

№3 (873) Март 2004

Обзор отличный!

За рулем



**DAEWOO
LACETTI**
ПРИГЛАШЕНИЕ
В СРЕДНИЙ КЛАСС

стр. 64

**ДВЕ «ДЕСЯТКИ»
ПО ОДНОЙ ЦЕНЕ** 118

**ТЕСТ
MERCEDES E320 4MATIC** 52

**ОБОЗРЕНИЕ
РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ** 72

**ЗНАКОМСТВО
ВЕЗДЕХОДЫ БЕЗ КОЛЕС** 96

**ВЕСЕННЯЯ ДУЭЛЬ
НА КАБРИОЛЕТАХ**



**PEUGEOT 307 CC
RENAULT MEGANE CC** стр. 44

стр. 36

«ПАРКЕТНИКИ» НА СНЕГУ

**ТЕСТ TOYOTA RAV4
MITSUBISHI OUTLANDER**



**РЫНОК
ОТКУДА ЗАПЧАСТИ** 126

**АВТОПРОМ
ИТОГИ ПРОШЕДШЕГО ГОДА** 138

**ПРОБЕГ
«КОРЕЙЦЫ» НА СЕВЕРЕ** 170

**АВТОКЛУБ
ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД** 220

ISSN 0321-4249

9 770321 424045

03

>



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ДОРОГИЕ «ЗАРУЛЕВЦЫ»!

РАД СООБЩИТЬ, ЧТО РЕДАКЦИЯ ПОЛУЧИЛА НА ИСПЫТАНИЯ ОДИН ИЗ САМЫХ ПЕРВЫХ ОБРАЗЦОВ «КАЛИНЫ». ЭТА НОВАЯ МОДЕЛЬ ВАЗА, ТИП РАЖ КОТОРОЙ ОПРЕДЕЛЕН В 200 000, ПРОБЕЖАЛА У НАС УЖЕ 5000 КМ. В ЗР № 4 ЧИТАЙТЕ ОТЧЕТ.

В МАРТОВСКОМ НОМЕРЕ ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ НА СТАТИСТИКУ ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ, ЗДЕСЬ СРЕДИ ИНОМАРОК, КУПЛЕННЫХ В РОССИИ, ЛИДИРУЕТ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» — ПОЗДРАВЛЯЕМ! ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬХИХ

Александр Меных

В ЯНВАРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 206 739 ЧЕЛОВЕК.

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (<http://www.zr.ru>) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

ОТЛИЧНЫЙ ОБЗОР

Что означает на обложке надпись «Обзор отличный»? Не кажется ли вам, что идея слоганов типа «Пролетарии всех стран» устарела? **АЛЕКСАНДР**

На обложке мы поместили наш девиз. Он неспроста соседствует с названием «За рулем», и смысл его я понимаю так. Когда садишься за руль, перед тобой в ветровом стекле — перспектива дороги. Широкая перспектива и у журнала: мы едем по дороге и не боимся заглядывать вперед, потому что динамично развиваемся и за всем успеваем. Внимательно смотрим и по бокам: наше движение безопасно и в то же время увлекательно — мы замечаем, как постоянно меняется пейзаж, обращаем внимание на разные грани автомобильной жизни и познаем мир автомобилей. И, наконец, постоянно сверяемся с зеркалами заднего вида — нашим огромным опытом: как-никак прожитые 75 лет позволяют утверждать, что мы лучше других знаем эту дорогу. Словом, у нас отличный обзор!

Этот девиз, по-моему, как нельзя лучше отражает концепцию «За рулем», его разносторонность, постоянное движение вперед и огромный опыт. И нашим читателям-собеседникам мы предоставляем отличный обзор всего, что происходит в автомобильном мире. С этим, полагаю, вы согласитесь?

ОПАСНЫЕ НЕСТЫКОВКИ

Согласно КоАП я обязан (в случае необходимости) предоставить автомобиль сотрудникам МВД. В то же время по закону об ОСАГО, прежде чем это сделать, я должен включить их фамилии в страховую полис. Что, они станут ждать, пока я буду переписывать с их документов все данные? Это еще не все. Я ведь не имею права пускать за руль своего автомобиля нетрезвых водителей. Значит, если возникнут подозрения, надо потребовать сначала экспертизу на алкогольное или наркотическое опьянение. Или просто отказать? **АЛЕКСАНДР М.**

Вопрос ваш совсем не из простых! Действительно, каждый владелец автомобиля обязан застраховать свою ответственность и вписать в полис всех, кому доверит управление машиной. Без этого милиционер в общем-то и не имеет права сесть за руль вашего автомобиля. В то же время, согласно ПДД в ряде случаев при требовании сотрудников милиции вы обязаны предоставить им свой автомобиль. Уже нестыковка. А если, не говоря о другом, сотрудник милиции, проверяя вашей машины, причинит вред пешеходам или

иным транспортным средствам, кто будет возмещать ущерб? Словом, налицо явное противоречие между законами и Правилами дорожного движения. Мы надеемся в ближайшее время дать со страниц журнала разъяснения по этому поводу руководителям МВД РФ.

И НИКАКИХ ПРОБЛЕМ!

Правда ли, что теперь не надо снимать с учета автомобиль перед его продажей? Даже не верится. **ВЛАДИМИР**

Чистая правда, 10 октября 2003 г. Верховный суд РФ принял решение (ГКПИ 2003-635) признать незаконным положение постановления Правительства РФ, обязывающего снимать машину с учета в связи с продажей. Не вдаваясь в юридические тонкости, можно сказать одно: Правительство РФ не должно ограничивать право граждан совершать сделки со своими автомобилями. А обязанность снимать машины с учета перед заключением договора есть не что иное, как ограничение такого права. Теперь, чтобы продать автомобиль, достаточно просто отдать ключи и документы покупателю, и если расчет между сторонами происходит сразу, то не нужно даже заключать письменный договор, вполне достаточно устного. После этого в течение пяти дней новый собственник приезжает в ГАИ, снимает машину с учета и сразу же ставит на учет, уже на свое имя. Если при снятии с учета у ГАИ возникнут вопросы, она вправе провести проверку в течение одного дня. И все. Так ли гладко будет все это на самом деле, мы хотим проверить в ближайшее время и рассказать об этом в журнале.

НА ПОЛГОДА

В настоящее время работаю в Женеве и хочу поехать в Москву в гости к родителям на своей машине, постоянно зарегистрированной в Швейцарии. В новом Таможенном кодексе вычитал, что могу на своем авто временно въехать в Россию с последующим вывозом за ее пределы по истечении срока временного ввоза без уплаты всяких пошлин и без внесения депозита. Так ли это? Хотелось бы уточнить, на какое время можно приехать на машине в Россию и какие необходимо представить на российской таможенной таможне, чтобы меня пустили? **ДМИТРИЙ**

Как мы сообщали, с 1 января разрешен временный ввоз в РФ автомобилей, постоянно зарегистрированных в других странах, на срок до 6 месяцев. Для этого нужны только регистрационные документы. Подробнее читайте в ЗР, 2004, № 1.

ТЕЛЕФОН: 308-47-61



24 ШТАТЫ ПРОТИВ ЯПОНИИ



52 «МЕРСЕДЕС-ФИРМАТИК» НА РУССКОМ СЕВЕРЕ



96 ВМЕСТО КОЛЕС – ПОДУШКА

АКТУАЛЬНО

- 3 В ПЕРВУЮ СРЕДУ
- 6 НОВОСТИ АВТОМИРА
- 18 ПЕРВЫЙ ТОСТ: «ЗА ТРУБУ!»
Интервью с В. Вильничком
- 24 ПАРТИЯ В АМЕРИКАНКУ
Автосалон в Детройте

ТЕХНИКА

- 36 ДУЗЛЬ В «ПАРКЕТНОМ» ДУХЕ
«Toyota-RAV4» – «Мицубиси-Аутлендер»
- 44 НАСЛАЖДАЯСЯ ОТКРЫТЫМ НЕБОМ
«Рено-Меган СС» – «Пежо-307 СС»
- 52 АРСЕНАЛ ЕГО НАДЕЖНОСТИ
«Мерседес-E320 4Matic»
- 58 УНИВЕРСАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ
Модернизация «Волги»-универсала
- 60 ШИКАРНЫЙ МИНИМУМ
«Ауди-А3»
- 64 ЗАГАДКА ИМЕНИ
«Джу-Лацетти»
- 70 ПО СВЯТЫМ МЕСТАМ
Пикап «Пилгрим» на базе ВАЗ-2110
- 72 ОРИГИНАЛЫ И КОПИИ
Экзотические автомобили
- 76 КОГДА СОЙДЕТ СНЕГ...
Тест 13-дюймовых шин
- 82 «АКЦЕНТ» В ТРИ ЧЕТВЕРТИ
Модификация «Хенда-Акцент»
- 84 НЕДЕТСКИЙ ЛЕПЕТ
«Смарт-Фофо» – «КИА-Пиканто»



- 92 ДВАДЦАТЬ КУБИКОВ НА СОТНЮ?
Рекорды экономичности
- 96 ОПИРАЯСЬ НА ВОЗДУХ
Аэромобили «Хивус-4» и «Легас»
- 102 МИНИБУС ДЛЯ МЕГАПОЛИСА
Автобус ПАЗ-3237
- 104 ЗВЕЗДА КОНКУРА
«Мерседес-Актрос»
- 108 РОЛИ ИСПОЛНЯЮТ...
Автомобили в кино
- 112 АЗЫ «ИБУКИ»
Концепт «Мада-Ибуки»
- 114 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ,
ИЗОБРЕТЕНИЯ
- 118 ДЕСЯТЫЙ ВАЛ
Тест ВАЗ-21102 – ГАЗ-3110

РЫНОК И СЕРВИС

- 126 **МЕТАЛЛОИСКАТЕЛИ**
Покупаем запчасти
- 130 **НАПРОКАТ**
Аренда автомобиля
- 134 **НОВОСТИ ДИЛЕРОВ**
- 136 **УРОКИ ПОШЛИ ВПРОК**
Автопром России – итоги года
- 138 **ДАЕШЬ ПОЛМИЛЛИОНА!**
Продажи иномарок в 2003 году



- 140 **ЧЕМ БЕРЕТ «ЦЕ-ДВА»**
Покупаем «Ситроен-С2»
- 146 **ШТИРЛИЦ ИДЕТ ПО КОРИДОРУ**
Экспертиза рулевых наконечников
- 148 **НА ПРИЛAVКЕ**
Новые издания, препараты, логотипы

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

- 150 **ПЕШЕХОДОВ НАДО ЛЮБИТЬ...**
Человек на дороге
- 154 **САГА ОБ ОСАГО**
Проблемы страхования
- 156 **ТРИ ДНЯ РАДИ СПОКОЙСТВИЯ ПРЕЗИДЕНТА**
Школа зимней езды «Вольво»
- 160 **ТАНЦОРЫ «ДИСКО»**
Ремонт колес из легких сплавов
- 164 **ОТВЕТЫ ГИБДД**
- 166 **ЭКЗАМЕН НА ДОМУ**
- 168 **ДЕЛО О ДОБРОМ МЕНЕДЖЕРЕ**

АВТОКЛУБ

- 170 **ЗИМНИЕ КАНИКУЛЫ**
Пробег на «Хендэ-Акцент» и «КИА-Рио»
- 176 **ЗА РУЛЕМ ПЕРВОГО В МИРЕ**
Гибридная «Тойота-Приус»
- 180 **ТРИ В ОДНОМ**
Пикап «Ниссан-Датсун»



- 182 **НЮХАЧИ**
Газоанализаторы
- 184 **ОШИБКА ДАТЧИКА**
Сложный дефект двигателя
- 186 **ЕСТЬ КОНТАКТ!**
Неисправности электрооборудования

- 188 **У НАС НЕ КАПЛЕТ!**
Усовершенствуем охлаждение «Жигулей»
- 190 **ПОЛГОДА ПЛОХАЯ ПОГОДА**
Обзор сезонной автохимии
- 192 **ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР**
Тюнинг мотора «Рено»
- 194 **ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ ЗАВОДОВ**
- 196 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**
- 198 **НАШ КОНКУРС**
- 200 **НАМ ПИШУТ И СНИМАЮТ**
- 202 **ПОД ДЕВИЗОМ РИМЛЯН**
К 70-летию Льва Шутурова
- 204 **В ТЕНИ ЗВЕЗД**
BMW 3-й серии в деталях
- 210 **БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ**
МАЛЕНЬКОГО ГРУЗОВИКА
История ГАЗ-56
- 212 **АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ**
- 214 **БУКВЫ РАЗНЫЕ ВАЖНЫ**
Индексы на кузовах
- 216 **СОЛОВЬИ И ПЕТРОГЛИФЫ**
Путешествие в Карелию



- 220 **ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД**
- 224 **ПОКОРЕНИЕ ДАКАРА**
КамАЗы в ралли-рейде
- 226 **САЛЮТ, МАЛОЛИТРАЖКИ!**
Трековые гопки
- 230 **ГОНОЧНАЯ БАРЖА**
«Волга» для кольцевых гонок
- 236 **ВЫЗОВ ДОЖДЛИВОМУ ЛЕСУ**
Трофи-рейд в Малайзии

240 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**АВТОМОБИЛИ НОМЕРА**

- 60 «Ауди-А3»
- 118 ВАЗ-21102, ГАЗ-3110
- 58 «Волга»-универсал
- 64 «Дэу-Лакетти»
- 170 «КИА-Рио», «Хендэ-Акцент»
- 104 «Мерседес-Актрос»
- 52 «Мерседес-E320 4Matic»
- 36 «Мицубиси-Аутлендер», «Тойота-RAV4»
- 180 «Ниссан-Датсун»
- 90 «Опель-Корса»
- 102 ПАЗ-3237
- 96 «Пегаз», «Хивус-4» (аэромобили)
- 44 «Пежо-307 СС», «Рено-Меган СС»
- 140 «Ситроен-С2»
- 176 «Тойота-Приус»

**108 АВТОМОБИЛИ НА ЭКРАНЕ****126 ПОЧЕМ ЖЕЛЕЗО?****176 ДВУХМОТОРНАЯ «ТОЙОТА» В МОСКВЕ****230 ВЗБЕСИВШАЯСЯ «БАРЖА»**

ВЕСНА ПРИЕХАЛА НА РОДСТЕРЕ



Теплый европейский март, выставка в Женеве — лучшего для премьеры открытого автомобиля не придумать. Именно здесь показали новое поколение одного из самых успешных европейских родстеров — «Мерседес-Бенц SLK». Новинка начинает жизнь под фирменным девизом: «Больше мощности, больше безопасности, больше удовольствия от езды под открытым небом».

Под капот будут ставить три мотора мощностью от 123 кВт/163 л. с. до 265 кВт/360 л.с. Впервые топ-версию SLK оснастят восьмицилиндровым агрегатом производства ателье AMG. Трансмиссия — шестиступенчатая механическая или «автомат»; проверенный временем пятиступенчатый, а также новейший семиступенчатый «7 Джи Троник».

Художники не скрывают, что создавали дизайн SLK, поглядывая на болиды формулы 1. Так что поклонники автоспорта найдут в ма-

шине знакомые и притягательные черты. Характеристики подвески и рулевого управления стали более спортивными, в то же время фирма уверяет, что новый SLK и более комфортабельный.

Действительно, никто еще, кажется, не предлагал хитроумную систему обогрева верхней части салона с забором воздуха из подголовников. Система «Эйрокарф» позволяет ездить с опущенным верхом даже прохладной осенью и весной, а в иных странах и круглый год. Жесткая крыша складывается всего за 22 с и занимает меньше места, чем прежде. Соответственно объем багажника удалось увеличить на 63 л и довести до 208 л. Приятная мелочь: верх можно поднять, нажав кнопку на ключе.

Естественно, не забыли о пассивной безопасности. Высокопрочная сталь позволяет лучше программировать деформацию при аварии. Передние подушки безопасности отныне «интеллек-

MERCEDES-BENZ SLK 350

■ Двигатель — бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 6x24x3438 см³; мощность — 200 кВт/272 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент — 350 Н·м при 3500 об/мин.

■ Коробка передач — автоматическая 7-ступенчатая.

■ Кузов — 2-местный родстер с жесткой крышей; база — 2430 мм, габарит (длина x ширина x высота) — 4082x1777x1297 мм, объем багажника — 300/208 л.

■ Максимальная скорость — 250 км/ч. Разгон до 100 км/ч — 5,6 с.

■ Средний расход топлива — 9,9 л/100 км.

туальные» — умеют оценивать силу удара.

Предыдущая модель, вставшая на конвейер в 1996 году, разошлась в мире тиражом более 300 тыс. шт. Фирма надеется, что новый SLK ждет не меньший успех.

ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

Традиционная зимняя выставка ретровладельцев в Москве в Сокольниках по сравнению с прошлой оказалась куда солидней и интересней. Реставрационные мастерские России и Украины представили более двух десятков хорошо восстановленных машин 1930–1960-х гг. — от классической «Кадилака-Купе Де Виль» и «Бентли-



S2» до редкого броневика БА-6 из танкового музея в Кубинке. А самому старому экспонату москов-

ской выставки — американскому «Холсману» — стукнуло уже... 102! Любопытно, что в Сокольниках была представлена и английская фирма, торгующая ретрозапчастями. Видимо, гордые британцы почувствовали: в России тоже умеют беречь и восстанавливать машины-ветераны.

■ Это не новогодняя шутка. К февралю столичная ГИБДД получит пять воздушноплавательных аппаратов, оснащенных фото- и видеоаппаратурой. Три стационарных воздушных шара помогут контролировать дорожную ситуацию в пределах Садового кольца, а дирижабли будут парить между МКАД и Третьим транспортным кольцом. Руководство автоинспекции утверждает, что «летающая техника» сможет отслеживать обстановку даже ночью и что ее данные смогут оказывать помощь при разборе ДТП.

■ По итогам суммарных продаж в 2003 году «Форд» (6,3 млн. авто) уступил «Тойоте» (6,8 млн.), второе место. На первом по-прежнему «Джи-Эм». Подсчет вели с учетом всех дочерних марок. На четвертом месте — «Фольксваген».

■ УАЗ стал победителем тендера ООН на поставку 1010 вседорожников в Афганистан. Российские машины признали лучшими по проходимости, надежности, простоте в обслуживании и ремонтопригодности. Ульяновский завод заключил договор с местной компанией



на предпродажную подготовку, гарантийный и послегарантийный ремонт.

■ Правительство определило на ближайшие девять месяцев новые пошлины для ввоза грузовиков старше семи лет. Раньше они зависели от типа автомобиля и составляли 5–15% от таможенной стоимости машины, теперь же это — 1 евро за 1 см³ объема двигателя.

У «МИШКИ» ЕСТЬ ШАНС

Созданное недавно ОАО «Мишка-Тула-Москва» планирует наладить, наконец, выпуск многострадального «Мишки» на мощностях тульского комбайнового завода. В составе учредителей и экс-чемпион мира по шахматам Анатолий Карпов. На реализацию проекта, по последним прикидкам, требуется около 150

млн. рублей, при том что уставный капитал ОАО всего 150 тысяч. Тем не менее, уставочную партию грозят собрать уже в мае, а вообще рассчитывают выпустить до 10 000 «медвежат» в год.

Напомним: речь идет о проекте микролитражки с каркасно-панельным кузовом.

ПЕЧАЛЬНЫЕ ИТОГИ

В прошлом году в России в ДТП погибло 35 600 человек. Еще 244 тысячи получили ранения различной степени тяжести. Фактически, целый город покалеченных людей! Погибших в авариях на 7% больше, чем год раньше, а раненых — на

13%. Рост по всем показателям. В стране произошло 204,2 тысячи аварий — на 11% больше, чем годом ранее. И это только официально зарегистрированных — ясно, что учтены не все.

Вспомните об этом, когда вы за рулем.



БРАЗИЛИЯ, ЕВРОПА, ДАЛЕЕ РОССИЯ?

Чуть больше года назад (ЗР, 2002, № 12) мы представили новинку бразильского автосалона — «Фольксваген-Поло» с кузовом седан. Наш прогноз о предстоящем выходе машины на европейский рынок полностью оправдался: на-

родный седан бразильской сборки сегодня можно приобрести в Европе по цене от 11 400 евро.

Будет ли такой «Фольксваген» востребован в России? Как всегда, есть «за» и «против». В пользу новичка — любимая у нас трехобъем-

ная компоновка, оцинкованный (стойкий к коррозии) кузов и объемистый багажник. Если объединить его с задней частью салона (сиденье складывается как у хэтча), получится 1127 литров! В пассиве же — цена: она заметно вырастет после прохождения российской таможи.

Есть, правда, специальная версия: с автоматической коробкой передач и «бюджетным» мотором в 55 кВт. В базовой комплектации: усилитель руля, центральный замок и электростеклоподъемники, ABS, пара подушек безопасности спереди. Остальное придется «докупать».

Под капотом, кроме двух вариантов бензиновых двигателей с равным объемом, но разной мощностью, может оказаться и один из двух дизельных агрегатов:

VOLKSWAGEN POLO LIMOUSINE

■ Двигатель — бензиновый, число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4x16x1390 см³; мощность — 55 кВт/75 л. с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент — 126 Н·м при 3800 об/мин.

■ Трансмиссия — передний привод; коробка передач — автоматическая 4-ступенчатая. Подвеска — «Мак-Персон» спереди, продольные рычаги и пружины сзади.

■ Кузов — 4-дверный 5-местный седан; габарит (длина, ширина, высота) — 4179x1650x1465 мм; объем багажника — 432/1127 л; снаряженная масса — 1076 кг.

■ Максимальная скорость — 168 км/ч; разгон до 100 км/ч — 15,6 с. Расход топлива в смешанном цикле — 7,4 л/100 км.



заслуженный 1,9-литровый четырехцилиндровый, мощностью 64 «лошади» или новейший 1,4-литровый с тремя цилиндрами, но зато с табуном в 75 «голов».

БМВ И БОЛЬШОЙ

Сюзом творческой мысли и техники можно назвать сотрудничество между компанией «БМВ Русланд Трейдинг» и Государственным Академическим Большим театром. Выдающийся по дизайну и техническим характеристикам автомобиль БМВ-745Li получил статус официального автомобиля Большого театра и будет обслуживать звезд оперы и балета, выступающих на главной сцене страны. Соглашение о партнерстве, вкрупне с весомым денежным вкладом немецкой стороны, подписали глава российского представительства БМВ Кристиан Кремер (справа) и гендиректор ГАБТ Анатолий Иксанов.



НА НОВОМ РУБЕЖЕ

На автосалоне в Детройте представили пикап-вседорожник «Ниссан-Фронт» (frontier – рубеж), который называют младшим братом модели «Титан». В основе их почти одинаковые стальные рамы, к тому же у обоих однотипные подвески и фирменная система крепления груза «Утилити Трек».

Как и положено младшему, «Фронт» меньше, хотя все равно внушитель. По крайней мере, на европейский взгляд. «С появлением нового пикапа мы укрепляем позиции «Ниссан» на рынке полноразмерных и компактных вседорожников – по сути, потребители получают одинаково надежные пикапы в исполнениях L и XL», – заявил на

презентации Марк Мак-Набб, вице-президент североамериканского отделения фирмы.

Новый «Фронт» (его будут выпускать на заводе в Смирне, штат Теннесси) по сравнению с предшественником-однофамильцем заметно вырос. Мотор позаимствован из семейства агрегатов для моделей «Максима», «Алтима», «Мурано». Его «расточили» до четырех литров, применили устройства управления фазы газораспределения и высотой подъема клапанов, регулируемый впускной коллектор, систему контроля детонации...

Система «Утилити Трек» – это углубленные в пол и заднюю стенку кабины шины, по которым скользят крюки и особой формы

NISSAN FRONTIER

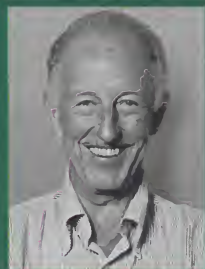
■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х4000 см³ (данные предварительные); мощность – 184 кВт/250 л. с.; максимальный крутящий момент – 365 Н·м.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 3198 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5220х1849х1770 мм. Колеса – 265/65R17.

зажимы для надежного крепления самых различных грузов. Эта конструкция – предмет особой гордости фирмы – пикап все-таки в первую очередь грузовик, хоть и небольшой.

■ Как считают маркетологи «Аудит», российский рынок развивается весьма высокими темпами, а модель А8 и вовсе лучше всего продается в нашей стране. Прирост продаж в странах Восточной Европы в целом составил в прошлом году 11,2%, в России – 15,2%. В течение ближайшей пятилетки фирма собирается инвестировать 100 млн. евро в развитие российской дилерской сети.



■ Альбрехту Графу фон Гертцу, создателю облика некогда знаменитых БМВ-507 и 503, исполнилось 90 лет, и он в отличной форме. Его автомобили стали легендарными пятидесятых годов прошлого века. А начинал свою деятельность Гертц с тюнинга «Форда-А».

■ По сведениям от «Шкоды», «Окtavia» 2004 года, которая стартует в Женеве, будет и в самом деле новой. Известны лишь немногие данные: габариты – 4572х1769х1462 мм, объ-



ем багажника – 560 л. Двигатели: 6-цилиндровый с распределенным впрыском объемом 1,4 л (55 кВт) и 1,6 л (75 кВт), а также моторы с непосредственным впрыском и два двигателя объемом 1,9 и 2,0 л.

«МЕНЬШЕ – СУТЬ БОЛЬШЕ»



JAGUAR S-TYPE

■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6/24/2967 см³; мощность – 179 кВт/238 л.с. при 6800 об/мин; максимальный крутящий момент – 283 Н·м при 4100 об/мин.

■ Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2909 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4905х1818х1423 мм; объем багажника – 400/810 л. Колеса – 245/40R18.

■ Максимальная скорость – 233 км/ч; разгон до 100 км/ч – 7,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 10,7 л/100 км.

Обновленный «Ягуар S-тип» справил премьеру далеко от исторической родины, в Детройте. Продажи начнут уже в апреле.

Внешне S-тип стал лаконичней и в то же время выразительней: авторы назвали свою концепцию

«меньше – суть больше». Но помимо внешних изменений деталей кузова, ввели и более серьезные, скрытые даже от внимательного взгляда под слоем металлика. Назовем здесь алюминиевый капот, благодаря чему машина стала

легче, улучшенную развесовку по осям. Заново спроектирована панель приборов: она стала более информативной, а отделка алюминием напоминает классический «Ягуар E-тип» 1961 года. Ряд бензиновых двигателей остался тем

же, но к ним с середины года добавят дизель.

Обновленный «Ягуар» порадует владельца обилием электронных помощников: ABS, контроль тяги, система динамической стабилизации, «брейк ассист» – все в стандартной комплектации. Новинка – EPB (Electronic Parking Brake – электронный стояночный тормоз), тоже попавшая в список базового оснащения.

Парковке помогут передний и задний «ассистенты», они включатся автоматически при скорости меньше 15 км/ч. Даже не очень опытный водитель избежит досадных царапин и вмятин.

ПРИСТУП БЕРЕЖЛИВОСТИ

Согласно опросу, проведенному в Германии, почти каждый второй автовладелец (47,5%) собирается сэкономить на обслуживании и ремонте своей машины. Это вдвое больше, чем в 2001 году. Каждый третий уже сейчас ремонтирует свой автомобиль с помощью рук своих друзей или соседа, а вовсе не на СТО. 44,6% сами меняют масло в моторе, 11,6% не пасуют и перед более серьезным ремонтом, а 12,2% экономят... не проходя ежегодный техосмотр. Еще 15,5% после ДТП по собственной вине ремонтируют только самое необходимое, причем 12,9% из них используют «свои руки» заглянута со свалок.

Проведившая опрос фирма ДЕКРА всерьез обеспокоена тем, что число неисправных машин на дорогах увеличивается.

РЕВЕЛ «БУРАН»...



Ровно 30 лет назад при участии журнала «За рулем» стартовал пробег на новых машинах для Севера – снегоходах «Бурани». К тому времени Рыбинский орден Ленина машиностроительный завод выпустил их около тысячи. Маршрут Рыбинск–Во-

логда–Северная Двина–Печора–Нарьян-Мар–Воркута пролегал по тайге с глубоким снегом, льду рек, пересеченной местности, тундре с плотным снегом и застругами – всего около 3000 км. Вспоминает мастер спорта СССР Вадим Шапиро: «Первая

поломка случилась сразу после торжественного старта. И началось... В первые дни ремонт сырых машин съедал чуть не 40% времени, дневной пробег составлял 60–70 км. Постепенно поломок стало меньше, и по льду Печоры за день проходили до 160 км. А за Нарьян-Маром по тундре пошли еще веселее, хотя на жестких застругах порой ломались рессоры лыж, а водители от резких толчков вылетали из сидел».

В итоге за 26 ходовых дней 9 машин и 10 водителей преодолели 2890 км. В той десятке был и журналист «За рулем» Борис Синельников, чье имя давно знакомо нашим читателям. А Вадим Шапиро, недавно отметивший 70-летие, посвятил себя созданию других внедорожников – на пневматиках, которые пригодились не только на Севере.

ЧЕРКЕССКИЙ ДЖИП

В потоке автомобильных новостей обратило на себя внимание сообщение, что новое предприятие — завод «Дервейс» из Черкесска приступило к выпуску автомобиля собственной разработки — вседорожника «Ковбой».

Говорят, в его проектировании принимали участие конструкторы АвтоВАЗа. Первые 14 автомобилей, вышедших из ворот завода, подарил президентом республик и главам регионов, входящих в Южный федеральный округ. В планах этого года — несколько сот черкесских «джинов», в следующем — уже



5 тысяч. Цена пока точно не определена, вероятно, «чуть больше» 10 тыс. долл. Автомобиль собирается в трех комплектациях: с тремя разными двигателями (дизельным и бензиновым ЗМЗ и турбодизелем «Пежо»).

АВТОМОБИЛИ СТАЛИ СТАРШЕ

По данным ADAC, частота отказов в современных японских машинах снизилась за 25 лет втрое. Самая надежная сегодня марка — «Тойота», за ней — «Мерседес-Бенц». Замыкает ряд FIAT. Высокая надежность японских машин сыграла, однако, злую шутку: японцы не спешат избавляться от пожилого авто. В итоге вот уже 10 лет продажи новых на островах не растут. Эта «японская болезнь» грозит перекинуться и в Европу: средний возраст автопарка, например, в Германии вырос до 7,8 года и процесс продолжается.

КОРОТКО

■ На первом этаже корпуса инженерных служб ГАЗ открыл автосалон, где представлены перспективные и серийные модели, в частности «Волга» ГАЗ-3105 и обновленный универсал, лимузин ГАЗ-3102 и седан для VIP-персон. Здесь же и концепт-кары — вседорожники ГАЗ-3106 и ГАЗ-3120 «Комбат». Автосалон предполагает использовать как учебную базу для дилеров.

■ Дилер «Фольксвагена» «Авто Ганза» — единственный в России, имеющий свое тюнинг-овое ателье. Оно-то и разработало оригинальный аэродинамический об-



вес для Touareg — стайлинг-комплект примерно из 20 элементов. Он подчеркивает основные качества модели — внедорожные, спортивные и представительские. Работа по установке стайлинг-комплекта занимает меньше недели, при этом элементы можно устанавливать выборочно и комбинировать с другим тюнингом.

■ Обещают, что цена «Шероле-Вива» производства СП «Джи-Зим-АвтоВАЗ» не превысит 10 000 долларов. Этого хотят достичь высокой локализацией: стекла, колеса, аккумуляторные батареи, масла и выхлопные системы будут приобретать у российских производителей. Кузова также из Тольятти.

■ Завод микролитражных автомобилей в Набережных Челнах готов «осовременить» «Оку». И прежде всего салон. Изменить панель приборов, обновить обивку крыши и дверей, а еще улучшить отопительную систему, возможно, вентиляцию. В планах — протестировать и новый двигатель МеМЗ.

«ЛЕКСУС» ДЛЯ ЭКОНОМНЫХ

Нет, известный и один из самых дорогих «паркетников» не подешевел, но расходы отныне можно будет заметно сократить на бензине. У версии RX400h, представленной в Детройте, гибридный силовой агрегат. Вопреки принятой фирмой системе обозначений, 400 указывает не реальный рабочий объем двигателя — 4 л, а виртуальный, соответствующий суммарной мощности бензинового и электрического моторов.

Внешне автомобиль, можно сказать, неотличим от «Лексуса RX330» (в Европе — RX300), да и под капотом та же 233-сильная «шестерка» объемом 3,3 л. Но те-

перь в паре с ней трудятся целых два электромотора для привода передних и задних колес. Трансмиссией водитель управляет с помощью единственного рычага, как на всех автомобилях с вариатором. «Максималька» практически не выросла, а вот разгон до сотни занимает менее 8 с.

Расход топлива вседорожника сравним с показателями обычного седана. Запас же автономности при том же топливном баке — свыше 1000 км.

Новичкой будут довольны и «зеленые» — она укладывается в жесткие перспективные нормы Евро IV. К тому же, утверждают,

LEXUS RX400h

■ Двигатель — бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 624х3302 см³; мощность — 171 кВт/233 л. с. при 5600 об/мин; суммарная — 199 кВт/270 л.с.; максимальный крутящий момент — 328 Н·м при 3600 об/мин.

■ Трансмиссия — электромеханическая полнопроводная; коробка передач — вариатор.

■ Кузов — 5-местный 5-дверный; база — 2715 мм; габарит (длина х ширина х высота) — 4740х184х1679 мм.

■ Расход топлива в смешанном европейском цикле — 8,5 л/100 км.

у этого «Лексуса» вообще самый низкий среди вседорожников уровень выбросов CO₂.

УКРАИНСКИЙ «ЭТАЛОН»

В рамках 3-й Международной выставки «Атех/Автотехжспо-2004», состоявшейся в Сокольниках, компания «Гуссуавто» представила новый пассажирский автобус БАЗ-А079 «Эталон». В зависимости от исполнения в салоне 20–25 мест, а всего автобус может увезти до полусотни пассажиров. Шасси и двигатель индийской фирмы «Тата». Кстати, ресурс шестичилиндрового дизеля, сделанного по лицензии «Мерседес-Бенц», — 1 млн. км, гарантия на автобус — 100 тыс. км. Сейчас «Эталон» проходит сертификацию. И, наконец, цена: городского автобуса — 27,5 тыс. долларов, туристического — на три тысячи дороже.



SUBARU R2

- Двигатель — бензиновый с распределенным впускном; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4х16х68 см³; мощность — 40 кВт/54 л. с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент — 63 Н·м при 4400 об/мин.
- Трансмиссия — полноприводная; коробка передач — вариатор CVT.
- Кузов — 4-местный 5-дверный; база — 2360 мм; габарит (длина х ширина х высота) — 3395х1475х1520 мм. Колеса — 165/65R14.



С ПОДИУМА — В НАРОД

На японском рынке появился серийный «Субару-R2», который совсем недавно, на Токийском автосалоне, еще числился концептом. «Двойное R» сменил модель «Плео», выпускаемую с 1998 года.

Как ныне принято, новинка стала чуть просторнее: сохранив до миллиметра длину и ширину, она прибавила в базе 5 см — пассажирам заднего сиденья теперь вольтгой. Модернизировали и двигатель (впрочем, в гамме пока оставили и прежнюю версию): клапанов вдвое больше, появилась система

регулировки фаз AVCS. В результате с прежнего объема снимают на 6 кВт больше в атмосферной и на 3 кВт в наддувной версиях.

Трансмиссия по-прежнему с вариатором, но в спортивном режиме электроника позволяет насладиться перешелкиванием вручную целых семи (!) виртуальных передач.

У «Субару-R2» полностью новая базовая платформа. Ее разрабатывали, учитывая частичную унификацию узлов с моделями концерна «Дженерал моторс». По заверению фирмы, значительно

улучшена пассивная безопасность — не только для пассажиров, но и пешеходов, оказавшихся на пути машины. Кузовные панели стали жестче, при том что сам автомобиль несколько полегчал.

R2 — одна из немногих «Субару», которую выпускают не только в полно-, но и в переднеприводной версии. Последняя существенно дешевле.

«КРЫША СЪЕХАЛА»

На Брюссельском салоне коммерческих автомобилей был представлен концепт Deck up. Это то, что осталось от Рено-Трафики, когда у него «крыша съехала». Назначение автомобиля — активный отдых на природе или... подспорье фотокорреспонденту. Переместиться из салона в открытую часть кузова можно на ходу. Стеклопанель перегородки поднимается под крышу, подобно воротам гаражей-пеналов.



КОРОТКО

■ За прошлый год в Москве построили гаражи для 70 тысяч машин — сколько и планировали. В нынешнем обещают еще 80 тысяч. Но все гаражное хозяйство города и napолювину не покрывает потребности столицы, где уже более 2,5 млн. машин (ежегодно появляется еще 200–300 тысяч новых). Только к 2007 году за счет строительства многоэтажных паркингов — обещают обеспечить стоянкой каждое второе авто.

■ Компания «Лукойл» обзавелась еще 795 автозаправками в США. Теперь у нее там более двух тысяч АЗС с ежегодным объемом продаж нефтепродуктов почти 2,5 млрд. галлонов (примерно 130 тысяч стандартных цистерн). Сейчас в мире под маркой «Лукойл» работают почти пять тысяч заправок.

■ Палитра «десяток» и «самар» в этом году пополнилась 13 металлками, начиная от белых «айсбергов» и «жемчуга» и кончая черным «престижем». Будет несколько «хамелеонов», а «классику» и «нивы» начали окрашивать новыми пастельными эмальями. Для «Калины» предусмотрена гамма цветовой гаммы — фруктовая: «абрикос» и «слива», «живи», «манго» и т. д.

■ Немецкие журналисты утверждают, что вопрос о производстве нового семейства «Порше» практически решен и официально об этом объявят весной в Лейпциге. Речь о конкуренте 6-й серии БМВ и «Мерседес-Бенца AMG» Е-класса. Спортивная модель в двух- и четырехдверном вариантах получит недавно созданную для вседорожника «Кайенна» V-образную «шестерку» и ряд других узлов. Объем выпуска составит около 25 000 штук, а производство начнут, скорее всего, в 2006 году.



КАК БЫ «ДЖИП»

Компания «Ровер» вышла на российский рынок с новинкой «Стрит-вайз». Автомобиль с трех- или пятидверным кузовом из-забавно собран на платформе «Ровера-25» и наделен чертами внедорожника, включая увеличенный клиренс.

Однако полного привода нет, а потому аппетит лишь 6–7 л на сотню. При этом динамика (9,5 с до 100 км/ч) и максимальная скорость (185 км/ч) вполне удовлетворяют жителя мегаполиса.

Машина ценой от 19 635 дол-

ларов оборудована электропакетом, кондиционером, легкосплавными дисками, аудиосистемой с шестью динамиками, ABS, системой распределения тормозных усилий, ремнями с преднатяжителями и подушками безопасности.

ЯПОНСКИЕ ДЕБЮТЫ

Два новых автомобиля из Страны восходящего солнца появятся весной на европейских рынках — «Тойота-Королла Версо» и «Мидубиси-Кольт». Первый — семиместный мини-вэн, где пять задних сидений можно полностью спрятать в полу кузова.



Автомобиль, несущий японскую эмблему, конструировали во Франции, а выпускать будут в Турции.

Новый «Мидубиси-Кольт» разрабатывали совместно с «Даймлер-Крайслером». Он сойдет с конвейера голландского предприятия. Машина существенно отличается от японского тезки и попадает в европейский В-класс. Двигатели (три бензиновых и один дизельный) будут собирать в Германии.

СЕРЫЙ ИМПОРТ – В ЕВРОПЕ

«Вилка» между курсами евро и доллара сделала выгодным бизнесом покупку дорогих европейских автомобилей в... США. Разница цен с лихвой покрывает таможенные сборы и доставку через океан. Например, «Фольксваген-Туарег» обойдется на родине в 58 950 евро, а в Америке — всего в 32 560 евро.

«Ауди-А8Л» продают на разных берегах Атлантики по 79 500 и 54 800 евро, БМВ-5 — 62 250 и 41 200. Ныне уже 10–15% поставленных в США «Порше» всплывают на немецких рынках. Еще бы: разница цен достигает 100 000 евро, что окупает даже доставку на суперлайнере «Куни Мари 2»!

ИМИДЖ – НИЧТО...

Не исключено, что европейским автопроизводителям придется вносить серьезные коррективы в маркетинговую политику. Как показал опрос, проведенный в Германии, ныне при выборе автомобиля на первом месте стоит... экологичность. На втором — стоимость ремонта и запчастей, на третьем — ставка страхования. А вот марка и ее имидж стали даже не третьестепенными критериями.



■ В российском отделении компании «Пирелли» произошла смена руководства: на место прежнего генерального директора Джансимоне Бертоли, возглавившего одно из европейских подразделений, назначен наследный принц итальянского престола Аймоне ди Савойя Аоста. Новый глава «Пирелли» в России до перевода в московский офис работал в секторе кабельной продукции компании, а также руководил департаментом маркетинга в ее самом крупном предприятии Pirelli Deutschland AG. В 2004 году фирма планирует продать в России 1 млн. покрышек.

■ Калининградский «АвтоТОР» начинает экспорт своих KIA. Несколько партий внедорожников Sportage уже отправлено в Армению и Азербайджан. В планах завода — модернизация моделей (классической и Wagon) и увеличение объема выпуска через два года до 10 тысяч. В прошлом году здесь было собрано более двух тысяч этих машин. Цена автомобиля — от 17 300 долларов.

■ В рамках совместного проекта «Амтел-Нокиан Тайрс» в Воронеже начато производство современной легковой шины под торговой маркой Amtel Planet. Она сделана из современных материалов, снижающих потери на качение и, как следствие, уменьшающих расход топлива. Ассортимент — семь типоразмеров от 165/70R13 до 205/65R15.



ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

ГАЗ. Исполняется 45 лет со дня выпуска первой партии легковых автомобилей ГАЗ-13 «Чайка», при-



уроченного к XXI съезду КПСС в 1959 году. Двигатель мощностью 195 л.с. позволял развивать скорость до 160 км/ч и разогнаться до сотни за 20 с. На ГАЗ-13 впервые появились автоматическая коробка передач, гидроусилитель рулевого управления, вакуумный усилитель тормозов. На ГАЗ-13А устанавливали перегородку между водителем и пассажирским отделением, а у ГАЗ-13Б с кузовом кабриолет мягкий верх поднимала и опускала электрогидравлическая система, управляемая с водительского места. Автомобили ГАЗ-13 выпускали до 1980 года. За это время с конвейера сошло 3179 «чаек».

УАЗ. Завод получил права эксклюзивного дистрибьютора на российском и зарубежных рынках сцеплений «ЛуК», разработанных специально для ульяновских вседорожников. С конца прошлого года такое сцепление поставляется для комплектации моделей «Хантер» и «Симбир», а также машинокомплектов для сборочных заводов за рубежом. С февраля 2004-го УАЗ начал продавать импортные узлы через официальных дилеров. Сцепление «ЛуК» подходит для машин с впрысковыми двигателями ЗМЗ-409, а также карбюраторными УМЗ-4178 и УМЗ-4218. Заводские испытания показали, что ресурс превышает 80 тыс. км.

«УРАЛ». На выставке, посвященной 70-летию юбилею Южноуральской железной дороги и Че-



любинской области, завод представил специальные автомобили для обслуживания железнодорожных путей. Среди экспонатов — комплексная ремонтная мастерская, тягач с гидроманипулятором «Синегорье», вахтовый автобус повышенной комфортности и специальный автомобиль на шасси «Урала». Последний с одинаковым успехом передвигается и по дорогам, и по рельсам. Оригинальную идею воплотили в жизнь специалисты миасского НПО «УралАвто-Центр».

«РЕНО». В этом году фирма обновляет модельный ряд и увеличивает срок гарантии. В гамме появляются новые «Рено-Меган» с кузовами седан и универсал. Фирменная гарантия в России на новые автомобили увеличивается до двух лет без ограничения пробега.

«ФОРД». Компания и принадлежащие ей фирмы вступили в Союз Открытых Автомобильных Систем (Automotive Open System Architecture, AUTOSAR). Он был основан в июле 2003 года крупными автопроизводителями (BMW, «Даймлер-Крайслер», «Фольксваген») и поставщиками автомобильных систем («Бош», «Континенталь», «Сименс»). Основные задачи и цели Союза — создание единых стандартов электрических и электронных систем автомобилей.

«КРАУСС-МАФФЕЙ ВЕГМАНН». После интенсивных испытаний в Афганистане министерство обороны ФРГ разместило заказ на 388



автомобилей специального назначения «Мунго». Они рассчитаны на транспортировку на вертолетах и самолетах, защищены от 7,62-мм стрелкового оружия, вмещают 10 солдат с полной выкладкой или 2 т груза. В качестве шасси, обеспечивающей высокую проходимость, использована ходовая часть «Мультикар» с полным приводом, блокировками дифферен-

циалов, понижающей передачи. Автомобиль оснащен ABS, системой контроля тяги и шинами, не боящимися пробоя.

«ДЖОНСОН КОНТРОЛС». Фирма объявляет о создании системы управления аккумуляторной батареи «Пауэр Уотч III». Герметичный прибор легко подсоединяется в бортовую сеть и позволяет не только отслеживать степень заря-



женности батареи, но и управлять работой второстепенных потребителей, не допуская вредного глубокого разряда.

«ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР». Квота на поставку в Россию лимузинов «Майбах» будет увеличена в 2004 году до 20–30 шт. против 12 проданных в 2003-м. «В России наблюдается большой спрос на автомобиль, однако объем поставок



ограничивают мощности головного предприятия», — заявил глава российского представительства концерна Герхард Хильгерт.

РУССКИЕ АВТОБУСЫ. За два года объемы экспортных поставок автобусов, в том числе в страны дальнего зарубежья, выросли в три раза. Румыния покупает автобусы большого класса ЛиАЗ-5256 с двигателями Евро III. В прошлом году продали 220 машин во Вьетнам и 50 в Таджикистан. Благодаря кредитам и лизинговым схемам выросли продажи автобусов и в Казахстане. На Украине и в Белоруссии реорганизована дилерская сеть.

КОРОТКО

■ Компания «Технопарк-Тольятти» близ АвтоВАЗа, учредителями которой выступили несколько фирм, создана для изобретательства. Она намерена доводить до промышленного производства перспективные разработки, в том числе автомобильные, содействуя изобретателям — как одиночкам, так и коллективам — и размещая выпуск их продукции на предприятиях города. Базовой стала фирма «Технополис», которая сама прошла путь от идеи к реальному производству интерфейсных систем управления электрооборудованием, блока защиты стартера, электронной комбинации приборов с графическим дисплеем, контроллера стеклоподъемников, компрессоров и других дополнительных устройств.

■ Очередной «Смарт» — полнoprиводный «микроджип», производство которого нач-



нут в 2006 году в Бразилии, получил имя «Омо» (Gomgo). Из 60 000 экземпляров половина останется в Америке, другая — поплывет в Европу.

■ По словам главы «Фольксвагена» Пийстесридера, гибридный автомобиль — это совершенно бессмысленный аппарат, поскольку затраты энергии на его изготовление и утилизацию сведут на нет всю экономию топлива. Применение «гибридов» оправдано, считает он, лишь в городских условиях, а за городом экономия топлива минимальна. Тем не менее, фирма займется их выпуском для американского рынка, где очень жесткие экономические нормы.

ПЕРВЫЙ ТОСТ: «ЗА ТРУБУ!»

С президентом – генеральным директором АО «АвтоВАЗ» Виталием Вильчиком беседует главный редактор ЗР Петр Меньших.

ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

– Как вы оцениваете итоги прошедшего года? Продажи новых иномарок резко – в два раза – шагнули вверх, а у вас сократились...

– Совершенно не согласен с этим. Мы получили прибыль, превышающую уровень 2002 года. Автомобилей выпустили больше, чем было запланировано (699 889 шт.), а продали еще больше (717 673). Не считая того, что на предприятия внешней сборки (а у нас таких девять в России и восемь – за рубежом) поставили 177 087 сборочных комплектов. Так что если оценивать долю нашего рынка в 2003 году, то она не сократилась, а выросла.

То, что в России продали новых иномарок в два раза больше – прежде всего показатель реального роста доходов населения. В своих маркетинговых планах и исследованиях мы учитываем этот фактор. Именно поэтому активно заняты разработкой нового автомобиля, который пока называем «проект 2170»: запустить его в серию планируем уже в будущем году. Надеюсь, он удовлетворит требованиям взыскательного покупателя.

– На какую долю отечественного рынка легковых автомобилей рассчитывает АвтоВАЗ в ближайшие пять лет?

– Не ниже 40% – по количеству. Сегодня у нас побольше.

– Ну, а если заглянуть лет этак на десять вперед?

– Трудно что-то загадывать на такой срок. Тем не менее у нас есть план развития именно на десятилетие. Я бы не хотел раскрывать сейчас все карты. Вкратце – мы не собираемся останавливаться на 70-й серии, что придет на смену «десятой». Сейчас заняты проектом нового автомобиля класса D под условным индексом «2116». У нас уже есть ходовой образец. Экспериментирем и в малом классе, ме-

жду «Окой» и «Калиной» – готовы прототипы. Хотим предложить недорогой автомобиль с хорошими потребительскими качествами для широкого круга покупателей. Он отдаленно похож на известный концепт «Ока-2», но все-таки другой. Одна из основных задач, которую придется решать в ближайшие пять-семь лет – новый силовой агрегат. Собственный или заимствованный – не так важно, главное – он должен состояться. Ведем разработки сами и одновременно ищем инвесторов с хорошим проектом.

– Читатели «За рулем» назвали автомобилем своей мечты полноприводный универсал. Именно такой автомобиль на базе ВАЗ-2111 принимал участие в пробеге «Евразия-2003» и показал себя только с лучшей стороны. Стоит ли ожидать появления этой машины на конвейере?

– С самого начала планировалось, что полноприводная модификация ВАЗ-2111 будет производиться небольшими сериями. Наши маркетологи оценивают емкость этой ниши (при разумной цене) в 25 тыс. автомобилей в год, что близко к возможностям

ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ ВИЛЬЧИК

Родился 14 ноября 1946 года в Витебской области. В 1970-м окончил Челябинский политехнический институт по специальности инженер-механик. С того же года на Волжском автомобильном заводе: мастер сборочно-кузовного производства, начальник участка, бюро, цеха, заместитель директора, директор СКП. В 1996-м назначен директором по производству ОАО «АвтоВАЗ», с 1999-го – вице-президент по производству, затем первый вице-президент. С января 2002 года – президент – генеральный директор ОАО «АвтоВАЗ».

Эти два года отмечены тем, что с главного конвейера сошел 21-миллионный автомобиль, открылось совместное предприятие «GM-АвтоВАЗ», собрана предсерийная партия автомобилей «Калина», открыты авторемонтные заводы в Казахстане, на Украине, в Египте, Эквадоре, Уругвае.

В. А. Вильчик награжден советскими и российскими орденами.



нашего опытно-промышленного производства. В этом году мы собираемся выпустить установочную партию таких автомобилей (50–100 штук), как для отработки технологии, так и для оценки реакции рынка. После этого сможем сделать выводы о реальном объеме производства.

ИМИДЖ – ВСЕ

Как генеральный директор сформулируйте, пожалуйста, скажем, пять аргументов в пользу автомобиля ВАЗ. В перспективе – на те же ближайшие 10 лет.

– Вазовский автомобиль все равно будет дешевле, чем иномарка, и при покупке, и в эксплуатации, и в ремонте. Вот вам уже три аргумента. К тому же, безусловно, будет и лучше адаптирован к нашим дорожным условиям и к нашему топливу.

– Выходит, то, что сейчас в мире на первом плане – дизайн, комфорт, безопасность, для нас вещи второстепенные?

– Нет, это совсем не так. Дизайну мы и сейчас придаем куда большее значение, чем недавно. Это видно по нашим новым моделям. То же можно сказать о новых цветах окраски, внутренней отделке. Особая тема – оснащение, опции. Мы готовы сегодня предлагать автомобиль с кондиционером, ABS, подушками безопасности, выполнять другие заказы покупателей. К сожалению, все это почти не востребовано. Может, дело даже не в цене, а в менталитете покупателей... Все дилеры, как один, заказывают только самые дешевые комплектации! Мы уже готовы, если запросит рынок, выпускать на конвейере до 100 тыс. автомобилей с усилителем руля. Конечно, цена увеличится. Но покупатели получат большую выгоду в другом.

– То есть сами покупатели требуют, чтобы ваша машина была, скажем так, примитивной?

– Мы получаем огромное количество писем, где нас просят вернуться к автомобилям с карбюратором. Многих совершенно не интересуют требования по экологии – им нужно что-то предельно простое, что можно ремонтировать в поле. В то же время «Лада» сегодня – часто вто-

рой автомобиль в семье, где уже есть иномарка. Переднеприводную машину «десятого» семейства или «Самару» покупают для жены, взрослых детей.

– У женщин больше развит инстинкт самосохранения, они особенно внимательны к вопросам безопасности. Не кажется ли вам, что автомобили ВАЗ безнадежно здесь отстают?

– Не соглашусь с вами. За исключением, конечно, «классики», все наши модели удовлетворяют требованиям новых европейских правил. Мы проводим сертификацию по 94-му правилу ЕЭК, поскольку экспортируем свои модели в страны Европы. В конструкцию «десятки» внесен целый комплекс изменений, касающийся косо-фронтального удара, «Шевроле-Нива» получила четыре звезды, но мы хотим – пять. Кстати, сегодня «Челябинскпластик» делает руль, куда можно установить подушку безопасности водителя, мы подготовили новую панель приборов на «десятку» и «Калину», предусмотрели место для пассажирской подушки. Посмотрим, воспримет это рынок или нет.

– Но пока что у российских моделей дешевле, чем у иностранных машин.

– К сожалению. «Классика» в сегодняшнем виде – это тупиковая ветвь, ее сборку мы практически полностью передали другим предприятиям. Прекратили выпуск «восьмерки». На повестке дня – «девятка» и «99-я». Одновременно стараемся активно менять модельный ряд, выпускать автомобили с новыми потребительскими качествами. Вот в «Калине» подушки безопасности и электроусилитель руля будут базовыми, по заказам дилеров будем ставить ABS, кондиционер и т. д. «Калину» предстоит собирать на конвейере совершенно другого технологического уровня, чем прежние наши «нитки», и качество, полагаю, будет совершенно иным. Хотя не скрою – еще не начав производство, мы столкнулись с новой проблемой – это подбор персонала. Хотим пригласить людей со стороны, никогда раньше не работавших на автосборке, обучить их по новому.

ИТОГИ РАБОТЫ ОАО «АВТОВАЗ» В 2003 ГОДУ

	2003	2002	Изменение, %
■ ОАО «АВТОВАЗ», Тольятти	699 889	703 040	99,6
в том числе:			
ВАЗ-21043	11 387	44 691	25,5
ВАЗ-21063	32 446	23 487	138,1
ВАЗ-2106	–	113	–
ВАЗ-2107	164 001	131 195	125,0
ВАЗ-2108, 21083	678	10 069	6,7
ВАЗ-2108, 21093	66 039	68 988	95,7
ВАЗ-21099	76 093	74 325	102,4
ВАЗ-2110, 21102	87 886	81 403	108,0
ВАЗ-21213 «Нива»	40 144	56 261	61,5
ВАЗ-21103	31 719	36 656	86,5
ВАЗ-2111	24 477	38 584	63,4
ВАЗ-2112	75 138	58 371	128,7
ВАЗ-2114	20 710	3104	667,2
ВАЗ-2115	56 702	50 174	113,0
■ Остальные	12 669	16 619	–
ОПП (в том числе):			
ВАЗ-2131	7320	9268	79,0
ВАЗ-21103-М	2674	2439	117,8
ВАЗ-2120	1444	1328	108,7
ВАЗ-21045	603	1701	35,4

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ... И УХОДЯТ?

– Насколько я знаю, новые производства, которые возникают в стране, активно переманивают ваших специалистов. Раз вы к этому относитесь? Кадровая?

– Нет, это нормальный процесс. Я их понимаю – больше в России и взять-то неуточно. Тем более, что многие компании, прежде чем пригласить специалиста, советуются с нами.

– Директор такого российского предприятия, как ваше, должен быть плот от плоти завода, пройти все ступени или быть просто хорошим менеджером общего профиля?

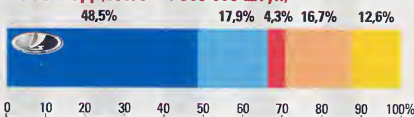
– Если бы у нас были сборочные заводы, типа тех, что на За-

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ*

2002 год (всего – 1 450 000 штук)



2003 год (всего – 1 300 000 штук)



■ – новые ВАЗы
■ – авто других российских марок
■ – иномарки, произведенные в РФ
■ – подержанные иномарки
■ – новые иномарки

*Суммарно продано произведенных в РФ автомобилей и новых иномарок, а также ввезено подержанных иностранных машин.

паде (далеко ходить не надо – у нас под боком СП «Джи-Эм – АвтоВАЗ»), то не нужен Вилыч, который прошел все ступени, от мастера до гендиректора. Тут, скорее, требуется хороший специалист по экономике, с опытом финансиста и даже – юриста. Но если на такой завод, как наш, где сегодня 118 тысяч работников, взять человека со стороны – ему, чтобы вникнуть во все тонкости, потребуется несколько лет. На ГАЗе новые владельцы попросили остаться Николая Андреевича Пугина, у которого огромный опыт. Насколько это знает, этот опыт востребован, он участвует в принятии всех решений.

ЦЕНА УСПЕХА

– У вас есть уверенность, что ВАЗ будет всегда?

– Стопроцентной, конечно, нет. Нас душат наши же естественные монополии: довели уже до того, что мы вынуждены покупать металл за рубежом! Сейчас опытная партия холоднокатаного оцинкованного листа – 120 тонн – идет из Южной Кореи. Поставка его за тысячи верст обходится дешевле, чем из Липецка или Череповца. Не одни металлурги нас загоняют в угол – вот передо мной новые тарифы: тепло дорожает на 30%, повышается плата за железнодорожные перевозки, жду «хороших» новостей от Чубайса... Вы думаете, это лично я решаю, поднимаю цены

на автомобили или нет – это за меня уже другие решили!

– А за рубежом ваши автомобили будут продаваться?

– Конечно. Я не представляю себе, чтобы АвтоВАЗ ушел с экспортного рынка. Работая там, мы должны удовлетворять их требованиям по качеству, безопасности и т. д. Это – как в чемпионатах мира: если не участвуешь, не можешь сравнить свои достижения с лучшими, нет шансов хоть когда-нибудь вырваться вперед. Надеемся на рост экспортных продаж с выходом «Калины».

– Наш Дальний Восток, кажется, совсем забыл, что такое «российский автомобиль». Собираетесь ли возвращать утраченные позиции?

– На совещании, где приняли Концепцию развития автопрома, президент дал поручение – вернуться на дальневосточный рынок. В прошлом году мы решили взять на себя расходы по транспортировке машин в отдаленные районы. Это позволило выровнять цены: сегодня «Самара» в Москве, Норильске и Владивостоке стоит одинаково. Интерес со стороны дальневосточного покупателя, отвыкшего от отечественных автомобилей и «левых» рулей, есть, продажи «пошли», и мы планируем реализовывать за Уралом до 15% всех наших машин.

– Насколько я вижу, вы в прекрасной физической форме...

– Занимался легкой атлетикой, коньками, играл в баскетбол за спортивную институту, потом завода. Затем увлекся автоспортом, участвовал в разных кольцевых гонках...

– Так скажите как спортсмен – что надо делать, чтобы возродить российский автоспорт? Увидим ли мы когда-нибудь на чемпионате мира по ралли «Ладу»?

– Сегодня есть твердое понимание того, что надо вкладывать деньги в развитие профессионального спорта, готовить пилотов и машины, участвовать в соревнованиях мирового и европейского уровня. Все, конечно, стоит больших денег. Но это – необходимая составляющая имиджа марки. У нас перед глазами пример КамАЗа – предприятия, имя которого сегодня благодаря победам в ралли «Париж–Дакар» знает весь мир.

– И последний вопрос: что для вас АвтоВАЗ?

– Это, конечно, не только место, где я зарабатываю на жизнь для себя и своей семьи, это – вся моя жизнь. И я каждый день чувствую за него ответственность, за коллектив, который мне доверяет такое большое дело. Знаете, у нас есть такая традиция. Первый тост, который поднимаем на всех праздниках, звучит так: «За трубу!». В смысле, что пока она дымит – завод работает; значит, все у нас будет хорошо. □

Президент АвтоВАЗа за рулем спортивной «Лады-Револушн».



Chrysler ME 4-12



Момент 12-цилиндрового мотора «Крайслера-МЕ 4-12» достигает 1150 Н·м!

Volkswagen Concept T



Дизайнер «Фольксвагена-Концепт Т» Дерек Даменингз: «Я задумал уникальное сочетание серьезного седока и спорткара».

ПАРТИЯ В АМЕРИКАНКУ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

«Крайслер-300С» на агрегатах «Мерседеса» Е-класса дешевле последнего в два раза.



Chrysler 300C



Ford Mustang

В основе «Форда-Мустанг» платформа «Тандерберда», «Акура S-тип» и «Линкольна-LS».

2004
NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW

Брат, золотишко не интересует? – двухметровый чернокожий житель Детройта, воровато оглянувшись, вытащил из-за пазухи золотую цепь толщиной с мизинец, попутно косясь на висевшую у меня на плече видеокаме-

ру. Шарахнувшись от неожиданного предложения, вспомнил предостережение: Детройт держит одно из первых мест в США по уровню преступности.

Но стоило пройти пару сотен метров от парковки и подняться по ступеням выставочного цен-



«Понтиак-Солстис» – один из самых доступных родстеров на американском рынке.

Pontiac Solstice

Chevrolet Corvette

CORVETTE

AMERICAN REVOLUTION



Больше мощности, больше страсти, больше точности – таким, по мнению фирмы, получился новый «Шевроле-Корвет».

тра Кобо, где только-только открыл двери автосалон NAIAS 2004, атмосфера радикально изменилась. Полиция с собаками, тщательный досмотр при входе и, как уверяют, скрытое наблюдение секретных служб – комар не проскочит! Вспомнил рассуждения героини «Бриллиантовой руки» о городах контрастов...

Шестьдесят пять тысяч квадратных метров пестроты и разнообразия: эклектичные концепт-кары соседствуют с практичными серийными моделями, а эпатирую-

щие родстеры и купе с десятизначными числами на ценниках стоят бок о бок с огромными, но недорогими по американским меркам пикапами и вседорожниками. Уровень интереса публики к той или иной машине явно зависит от доступности. Логично: сделать автомобиль ценой в сотню тысяч попроще, чем удивить хорошей, но доступной машиной.

МЕРКАНТИЛЬНЫЙ ИНТЕРЕС

Такого обилия серийных новинок и концепт-каров от

Chevrolet Nomad



«Шевроле-Номад»: универсал? купе? вседорожник?



На вопрос, пойдет ли в серию алюминиево-карбоновый «Форд-Шелби Кобра» с табуком свыше 600 «лошадей» под капотом, дизайнер Джей Майз уклончиво отвечает: «Все возможно...».

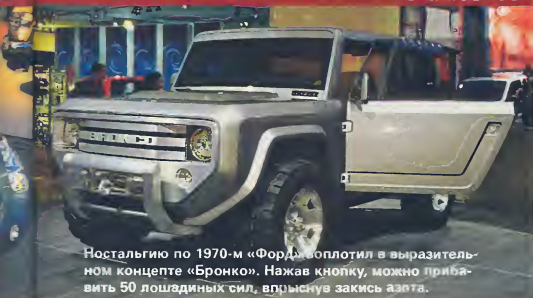
Ford Shelby Cobra



Полированный алюминий и благородный хром, мягчайшая кожа и строгие линии – классический американский стиль концепта «Линкольн-Марк X».

Lincoln Mark X

Ford Bronco



Ностальгию по 1970-м «Форд» воплотил в выразительном концепте «Бронко». Нажав кнопку, можно прибавить 50 лошадиных сил, впрыснув закись азота.

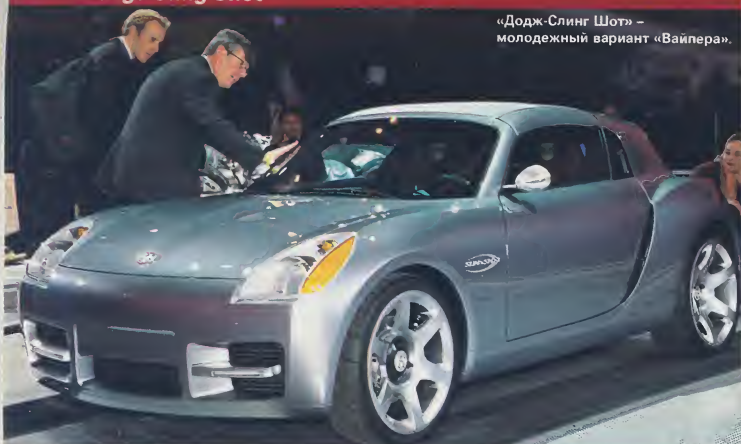
фирм Большой Тройки Детройт, вероятно, не видел давно.

Презентацию «Шевроле-Корвет» шестого поколения сервировали с помпой: более 2000 журналистов, телевизионщиков и фотографов собрали в Детройтском оперном театре. Переехав в Кобо, «Корвет» собирал вокруг себя столько народу, что сфотографировать родстер удалось далеко не с первой попытки. Черты классических «корветов» 1960-х придали новинке с учетом нынешних требований к аэродинамике и моды

XXI века. Под капотом подбавший такому автомобилю 400-сильный мотор. По расчетам «Дженерал моторс», объем продаж «Корвета» составит до 40 000 штук в год.

В «группе поддержки» – молодежный «Шеви-Кобальт» и приходящее на смену модели «Гранд Ам» семейство «Понтиак-Г6» 2005 модельного года, в которое войдут седан, купе и кабриолет. Г6 – первая ласточка перемен в подразделении «Понтиак»: «Джи-Эм» намерен вернуть этой марке спортивный имидж.

Dodge Sling Shot



«Додж-Слинг Шот» – молодежный вариант «Вайпера».

Впрочем, взгляды чаще притягивал другой «Понтиак», получивший статус серийного спустя два года после первого появления на публике, – броский родстер «Солстис». Симпатии публики имеют вполне меркантильную основу: 170-сильный автомобиль с пятиступенчатой механической коробкой и задним приводом поступит к дилерам по цене менее 20 тысяч.

Но по-настоящему спорить в притягательности с ярко-красным «Шевроле-Корвет» могли немногие машины. Среди них, конечно, «Форд-Мустанг». Еще был Дизайн, напоминающий о первой легендарной версии, шести- или восьмицилиндровые двигатели мощностью 202 и 300 «лошадок» и... стартовая цена менее 20 тысяч долларов! Похоже, «фордовцы» попали с этой маши-

ной точно в яблоко и чрезвычайно этим довольны. Недаром главный дизайнер Джей Меиз, расхаживая вокруг «скакуна» на презентации, назвал его «душой «Форд мотор»».

Да, конкурировать с американцами по соотношению цена – качество европейцам крайне сложно, особенно учитывая снижение курса доллара по отношению к евро. Вот седан «Форд-Файв Хандред», которым сменяет устаревший «Торус». Просторный салон, огромный багажник, передний или полный (!) привод, шестиступенчатая автоматическая коробка передач или вариатор в сочетании с трехлитровой «шестеркой»... При вполне демократичной цене все это сулит неплохой спрос.

Saturn Curve



«Сатурн-Кёрв» – предвестник нового имиджа марки.



Jeep Rescue

Концептуальный «Джип-Ранжер» – ответ «Крайслера» «Хаммеру-1».

Вероятно, успех ждет и седан «Крайслер-300С», а также его аналог с кузовом универсал «Додж-Магнум». Эти заднеприводные автомобили, построенные на базе «Мерседес-Бенц Е», первыми в линейке «Крайслер» оснастит системой для отключения цилиндров V-образной 5,7-литровой «восьмерки» «Хеми», что позволит экономить 10–20% топлива. Помимо топ-версии мощностью 340 л. с., предлагают «Магнум SE» с шестицилиндровыми моторами объемом 2,7 и 3,6 л – 190- и 245-сильными. Базовая цена такой версии – менее 23 тысяч долларов.

А еще «Крайслер» выпустил три серийными кабриолетами: «РТ Крузер», «Кроссфайр» и «Джип-Рэнг-

Ferrari 612 Scaglietti



В конце года «Феррари-612 Скальетти» поступит в США в продажу по цене... 250 тысяч долларов.

лер Анлимитед», обновил мини-вэн «Таун энд Кантри». И это, уверен глава фирмы Дитер Цетше, только начало. Он пообещал в течение ближайших трех лет представить 25 (!) новых моделей.

СКАЗКА ЛОЖЬ, ДА В НЕЙ НАМЕК

Оставим на время практическое, чтобы немного пофантазировать – посмотрим на концепт-кары. На пресс-конференции «Даймлер-Крайслера» под прицел фотокамер гордо выкатили «Крайслер-МЕ 4-12». «Этот проект один из самых секретных не только для посторонних глаз и ушей, но и внутри нашей фирмы», – заявил глава дизайн-центра «Крайслер» Тревор Крид, добавив, что в истории фирмы нет похожей машины, поэтому руки у конструкторов и дизайнеров были развязаны.

Результат свободного творчества – эпатрующий родстер среднемоторной

компоновки. Его 6-литровый 12-цилиндровый мотор с четырьмя турбонагнетателями развивает 625 кВт/850 л. с., или 142 л. с. с литра. Такая литровая мощность – рекорд для американских двигателестроителей. Семиступенчатую трансмиссию с последовательным переключением и двухдисковое сцепление доверили сконструировать британской фирме «Рикардо». Ее специам удалось снизить скорость переключения до минимума в 200 миллисекунд. Заявленные характеристики родстера – 2,9 с на разгон до сотни, «максималка» – 400 км/ч! Представители фирмы утверждали: «4-12» не унаследовал платформу «Мерседеса-SLR», но намекнули: это – не просто концепт-кар, а прототип будущей серийной модели.

В довесок к «4-12» на стенде «Доджа» поставили двухместный спортивный хэтчбек «Слинг Шот», сконструированный на платфор-

ме... «Смарта». Машину приводит трехцилиндровый 100-сильный мотор (он за задними сиденьями), момент на колеса передает пятиступенчатая «механика». Тревор Крид уверен, что перспективы серийного производства весьма высоки. Правда, по неофициальной информации некоторые специалисты сомневаются, удастся ли подогнать компактный «Слинг Шот» под уже-

сточающиеся требования пассивной безопасности.

«Дженерал моторс» прибегла к помощи европейской дизайн-студии «Пинин-фарина», которая «нарисовала» американцам два концептуальных автомобиля – «Шевроле-Номад» и «Сатурн-Кёрв». Любопытно, что концепты, как и серийный «Солстис», построены на новой заднеприводной платформе «Каппа», позволяю-

Mercedes-Benz Vision Grand Sports Tourer

New engine technology



Концептуальный «Мерседес-Бенц Вижн Гранд Спортс Турер»: под капотом восьмцилиндровый дизель мощностью 184 кВт/250 л. с. и 50-киловаттный электромотор.

Land Rover Range Stormer



Конечно же, хитрые подножки и потрясающие двери «Ленд-Стормера» не дойдут до конвейера.

щей в широком диапазоне варьировать габариты и колесную базу.

СТАРОВЕТСКИЕ ХРОНИКИ

Европейские фирмы привезли в Детройт самые интересные новинки, в первую очередь – наиболее дорогие машины.

Приезжим гвоздем салона, безусловно, стала «Феррари-612 Скальетти», которую благословил сам глава «Феррари» Лука ди Монтезе-

мо. По его словам, премьера «Скальетти» в Детройте – дань 50-летней любви между «Феррари» и американскими покупателями.

«Фольксваген» подготовил для Детройта сюрприз: «Концепт Т». Созданный по мотивам древних «кюбельвагенов» – армейских версий «жука», концепт причудливо сочетает черты вседорожника, купе и тарги: задняя часть крыши съемная, как и задняя дверь. Еще один нюанс – навешенные на перед-

ние стойки двери, открываясь, взмывают вверх. За столь необычной оболочкой скрыты вполне земные агрегаты: 214-сильный мотор и полноприводная трансмиссия «4-Моушн». По словам представителей фирмы, «Концепт Т» – нечто большее, нежели воплощенный в металле эскиз. Остается только гадать, что они имеют в виду.

В обширной экспозиции «Ауди» публику привлекал 12-цилиндровый 6-литровый А8, а главной достопримечательностью стенда BMW в промерзшем до минус 15 по Цельсию Детройте стал кабриолет 645 Si, чей складной верх в считанные секунды автоматически прикрывает головы ездовых на скорости до 30 км/ч. За «свежий воз-

Honda SUT

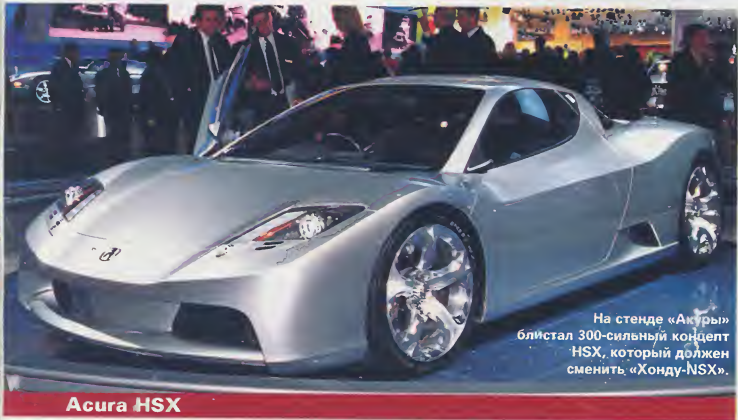


Пикап «Хонда-SUT», как уверяют, поднимет планку по экономичности и эргономике в классе.

дух» придется выложить 76 995 долларов – настоящей автомобиль-мечта!

Англичане из «Астон-Мартина» также связывают большие надежды с американским рынком кабриолетов, поэтому именно здесь показали модель «DB9 Воланте». В прошлом году «Астон-Мартин» реализовал около 1500 машин, большинство из них ушли в США.

Неослабевающую любовь Америки к вседорожникам использовали почти все фирмы. Среди самых стильных «проходимцев» – «Стормер»: этот концепт намекает на ближайшие планы «Ленд-Ровера» составить конкуренцию «Порше-Кайенна».



На стенде «Аккры» блистал 300-сильный концепт HSX, который должен сменить «Хонду-NSX».

Acura HSX

Mitsubishi Sport Truck Concept



Четырехместный «Мицубиси-Спорт Трак» доминировал на стенде благодаря габаритам.

ЛЕГАЛЬНЫЕ ЭМИГРАНТЫ

Ступив некогда на американское побережье, японские производители здесь прочно укрепились. Выбившись в лидеры в классе седанов и внедорожников, они нацелились на «святое» для Америки – пикапы. К 2005 году «Хонда» обещает выпустить полноразмерный пикап на базе «Хонды-Пилот» и «Акуры MDX», включая пятиместный вариант и полноприводную модификацию. Как будет выглядеть первый пикап в истории «Хонды»? Вероятно, похожим на представленный в Детройте концепт SUT.

«Мицубиси» не осталась в долгу, ответив «Хонде» городским внедорожником «Спорт Трак Концепт» на 22-дюймовых колесах, оснащенный восьмидесятилитровым 235-сильным мотором производства «Крайслер».

«Тойота» показала концепт FTX – предвестника следующего поколения «Тундры». Примечательно, что фирма «всерьез рассматривает» возможность производства гибридного полноразмерного пикапа – с V-образной «восьмеркой» и электромотором.

Во время NAIAS 2004 по традиции выбирают североамериканский легковой автомобиль и внедорожник года. Как и в европейском конкурсе, судьба награды в руках полусотни журналистов, но лишь из США и Канады. Ляда на список претендентов, можно судить о пристрастиях американцев: броский родстер «Кадилак-ХЛР», роторное купе «Мазда-RX-8», роскошный внедорожник «Кадилак-SRX», пикап «Ниссан-Титан». А впереди – «Тойота-Приус» и, конечно же, «Форд-F150». Экономичный гибридный седан и про-



Поклонники купе заглядывались на пока еще концептуальный «Эклипс» мощностью 270 л. с.

Mitsubishi Eclipse Concept-E

жорливый громоздкий пикап... война миров? Нет – страна контрастов...

Общее впечатление от мотор-шоу приблизительно такое же: борьба, но и слияние противоположностей. Огромные внедорожники становятся экономичными благодаря гибридным силовым установкам; эффектные купе, внешне ни дать ни взять

– породистые суперкары, умудряются сделать недорогими... Вдобавок каждая фирма расширяет гамму моделей, пополняя ее большими и маленькими, «бюджетными» и престижными, многофункциональными и «узкоспециализированными» автомобилями. Каждый старается угодить нашим, столь непохожим вкусам. □



ДУЭЛЬ В «ПАРКЕТНОМ» ДУХЕ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Паркетные вседорожники – ох как не любят этого сочетания продавцы подобной техники, предпочитая называть полноприводники сегмента SUV как угодно, только не этим метким и уже привычным термином. Но именно он, пожалуй, лучше всего отражает сущность машин, конструктивно ориентированных на легкое бездорожье и вместе с тем вобравших в себя многие преимущества обычного легкового автомобиля – такие, как скорость, маневренность и высокий комфорт. Кто из нас не

мечтал о подобном содружестве полного привода и неплохих ездовых возможностей, считая его наиболее подходящим для отечественных условий. Конечно, «паркетник» – не вездеход, и вне дорог подобные авто, прямо скажем, слабоваты, но почувствовать себя защищенным от капризов природы они позволяют. Недаром стоит начать метелям и снегопадам – нашего брата так и тянет к экстремальным упражнениям на соответствующих машинах. В данном случае это как раз «паркетники».

«Toyota-RAV4» после смены модели и недавнего обновления – по-прежнему лидер продаж в своем сегменте, ну а «Мицубиси-Аутлендер», появившийся на российском рынке в мае 2003 года, недавно обзавелся новым бензиновым двигателем 2,4 л и секвентальным «автоматом». Как говорится, чем не повод оценить все это в действии. Значит, конечно, могут возразить: корректно ли сравнивать машины с разными моторами? Но, во-первых, с 2 литров рабочего объема RAV4 снято



150 л. с., что лишь немного уступает 160-сильному табуна «Аутлендера», а, во-вторых, «играют» эти автомобили практически в одной ценовой категории (в нашем случае «Тойота» оказалась даже дороже).

Так что вдвойне интересно, что же предпочтительнее: проверенного временем и потребительскими симпатиями долгожителя или новичка, поигрывающего спортивностью и весьма привлекательной ценой.

В ПОИСКАХ ОТЛИЧИЙ

Прежде чем высискивать достоинства и недостатки машин в деле, нелишне изучить их на подъемнике: «вид снизу» позволит оценить внедорожные способности каждой. Тут – редкое, ничем не

оправданное «единодушие» в виде открытых моторных отсеков, выступающих деталей системы выпуска, поддонов двигателей и автоматических коробок передач. Хорошо, что для нас природа позаботилась о паре десятков сантиметров пушистого снега, урон от которого только один: если застрял, обязательно вымокнешь до нитки, откапывая автомобиль.

Тем не менее осмотр все же склонил к мысли, что «Мицубиси» лучше защищен от дорожных сюрпризов: его двигатель частично прикрывает «лыжа» подрамника, дорожный просвет немного больше, да и наиболее уязвимы здесь рычаги подвески, а не выпускная система. У «Тойоты» же она выступает по всей длине автомобиля. Впрочем, даже

TOYOTA RAV4

■ Компактный внедорожник впервые показан широкой публике в 1994 году. В 2000-м появилась новая модель, которую подвергли рестайлингу в сентябре прошлого года.

■ В Россию поставляется только пятидверная версия с бензиновым двигателем 2,0 л, 110 кВт/150 л. с., агрегируемым с двумя коробками передач – пятиступенчатой «механикой» или четырехступенчатым «автоматом».

■ В зависимости от уровня комплектации RAV4 у официальных дилеров стоит от \$31 700 до \$35 200.

MITSUBISHI OUTLANDER

■ На европейском рынке дебютировал в 2003-м, а в мае того же года начались продажи в России.

■ На отечественный рынок поставляется с двумя бензиновыми моторами 2,0 л, 100 кВт/136 л. с. и 2,4 л, 118 кВт/160 л. с., механической или секвентальной автоматической коробкой передач. Последняя агрегируется только с самым мощным двигателем.

■ В зависимости от уровня оснащенности цена «Аутлендера» составляет \$27 990–\$34 990.

эти небольшие преимущества «Аутлендера» сомнительны из-за больших базы и свесов кузова.

Переходя к осмотру внешности и интерьеров, чувствуешь куда большую разницу в подходах.

«ТОЙОТА-RAV4». В самом начале своей успешной карьеры RAV4 производил впечатление игрово-молодежного пляжного автомобиля – правда, удивлявшего весьма серьезным внутренним содержанием. По прошествии времени автомобиль стал солиднее, приобрел породистый экстерьер и оказался полноправным лидером в своем сегменте. Обновление прошлого года затронуло передний бампер, противотуманные фары и задние фонари. Общую тенденцию к взрослению подчеркивают и дополнительные электронные системы (в том числе курсовой устойчивости). Ныне, по первым впечатлениям, это далеко не молодежное авто. Взвешенностью стиля и продуманностью техники «Тойота» способна расположить к себе куда более солидных людей.

Схожие ассоциации возникают и при знакомстве с интерьером. Даже использование кожи в обивке сидений не нарушает впечатления функциональности. Былая игривость стиля чувствуется лишь в трех белых разнокалиберных циферблатах приборов и весьма удобной трехспицевой баранке.

Однако в этом королевстве рациональности не все идеально: есть претензии к передним сиденьям. Нельзя, конечно, не оценить высокую (как в большом внедорожнике) посадку водителя. Три регулировки позволяют довольно быстро найти оптимальное положение, тем более, что с коробкой «автоматом» сделать это куда проще. Но досаждают профиль сидений: короткая плоская подушка и скользящая, словно от гуталина, кожаная поверхность – вещи плохо совместимые. Иногда с сиденья просто соскальзываешь, поминая недобрым словом отсутствие какой-либо поддержки.

Сади низкая подушка и отсутствие места для ступней ног тоже не способствуют комфорту. Относительно удобно здесь усядутся двое, что даже подчеркнуто разделенными пополам подушкой и спинкой. При этом каждая половинка регулируется отдельно – и продольно, и по углу наклона. К тому же сиденья легко складываются или демонтируются. Неплох и грузовой отсек – просторный, хорошо спланированный.

«МИТСУБИСИ-АУТЛЕНДЕР». Если «Тойота» тяготеет к облику вседорожника, то этот смотрится как обычный универ-



Обновленная внешность добавила агрессивности облику RAV4.



Приборы «поигрывают» спортивностью, чего не скажешь об интерьере в целом.



Четыре электростеклоподъемника – в базовой комплектации.



Спокойный, очень удобный и до мелочей продуманный интерьер.



Элегантность и спортивные мотивы преобладают в дизайне «Мицубиси».



Комбинация приборов выполнена прямо-таки в итальянском стиле.



Пользоваться стеклоподъемниками легко и удобно.



Интерьер пустоват, но оказавшись в спортивном сиденье, про это забываешь.

сал. Разве что общий стиль поагрессивнее, да объемные и широкие арки колес намекают на солидный размер шин и нерядовые возможности подвесок. Тем не менее за классической внешностью скрывается вполне боевой «паркетник». Это подчеркнуто не только постоянным полным приводом и дорожным просветом, но и напористым, иногда даже нарочито грубоватым подходом к дизайну тех или иных деталей экстерьера, будь то характерный клюв радиаторной решетки или могучие релинги на крыше.

Внутри на первый взгляд не столь насыщено, как в «Тойоте». Пустоваты передняя панель и центральная консоль: уж слишком свободно расположились окошечки воздухоудугов, часы и три «крутилки» климатической установки. Интересно: вроде бы схожий уровень комплектации, сочная, яркая комбинация приборов, удобные баранка и рычаг «автомата», но в сравнении с «Тойотой» чего-то не хватает. Взгляд никак не может зацепиться за какую-нибудь особенную деталь. И вдруг попадаешь в плотные и цепкие объятия отлично спрофилированного сиденья. Вот оно – то, чего не хватало! Словно по взмаху волшебной палочки, все разом становится на свои места, разделяя интерьер на главное и второстепенное.

Конечно, здесь можно посоветовать на ограниченный («японец» ведь!) диапазон продольного перемещения сидений, но к самой посадке придраться трудно. Явно удобнее «Аутлендер» и для задних пассажиров. Просторно коленям и ступням ног, есть запас по высоте и при этом возможность изменять наклон разрезной спинки. Вот только двигать заднее сиденье нельзя, как, впрочем, и демонтировать. А вот багажник на фоне «тойотовского» выглядит насмешкой. Кто-то тут же окрестил его ящиком для пивных бутылок. И правда, схож по форме и размерам: ведь все пространство съедено полноразмерной 16-дюймовой запаской.

ПО СНЕГАМ, КАК ПО ПАРКЕТУ

«ТОЙОТА-RAV4». С первых минут движения приятно удивляет весьма энергичной реакцией на действия акселератором. Пожалуй, в этом автомобиль несколько не повзрослел, оставшись жизнерадостным. Заводной характер двигателя по душе и «автомату». Внешне он довольно старомоден, с прямым селектором выбора передач и кнопкой овердрайва, без всяких там режимов ручного управления. Но до чего ладно работает – просто диву даешься. Иногда RAV4 кажется даже немного резковатым, настолько чутко он отсле-

живает не только положение акселератора, но и скорость его перемещения. Через несколько минут движения вы напрочь забываете про нюансы автоматической коробки и ее наличие вообще, целиком сосредоточившись на управлении машиной.

А вот акустический комфорт оставляет желать лучшего. Через пару минут езды можно уже не смотреть на тахометр. Как только обороты двигателя подберутся к четырем тысячам, ваши уши тут же подвергнутся звуковой атаке, которая прекратится лишь после того, как стрелка тахометра упадет ниже отметки 3000 об/мин. Такова плата за резвость и жизнерадостность.

Подвески «Тойоты» позволяют продолжать похвальные оценки. Будучи комфортными на дорожной мелочи, они удивляют отменным, а главное, столь же плавным демпфированием более крупных неровностей. В большинстве жизненных ситуаций RAV4 не подводит, прекрасно отрабатывая сюрпризы дорог – инженеры сумели найти золотую середину между комфортом и энергоемкостью.

Проникнувшись молодецким задором автомобиля, мы спешили на полигон, предвкушая, как вслесть порежем на скользких покрытиях. Но «Тойота» оказалась хитрее. Система курсовой устойчивости, ничем не проявляющая себя в обычных ситуациях, вдруг спохватилась: замигала предупреждающим окошечком, запищала от возмущения зуммером и активно включилась в работу. Надежды отключить электронику быстро рухнули – создатели не предусмотрели заветной кнопки. Пожалуй, так оно безопаснее, только скучно и неинтересно. Взять хотя бы ситуацию, когда, дав почувствовать начало заноса, система берется активно притормаживать нужные, по ее мнению, колеса, совершенно не учитывая того, что водитель уже предпринял корректирующие действия. Результат очевиден: борешься не столько с машиной, сколько с постоянным вмешательством в свои действия.

Не очень правильным показалось поведение RAV4 в глубоком рыхлом снегу. До какого-то момента автомобиль демонстрирует хорошую проходимость, уверенно пробиваясь даже по двадцатисантиметровой целине. Но как только глубина покрова становится критической и колеса слегка пробуксовывают, тут же за дело берутся «помощники»: системы курсовой устойчивости и противобуксовочная. Одна «придушивает» двигатель, а другая притормаживает колеса, якобы пыта-



Задние сиденья «Тойоты» какие-то скользкие, а ногам тесновато.



У вместительного багажника богатые возможности трансформации.



Глубокий, рыхлый снег – «Тойоте» не помеха.



ясь бороться с рысканиями машины. На деле все это только усиливает их амплитуду – водителю уже всерьез приходится бороться с шараханиями из стороны в сторону. Мне показались, что в нашем конкретном случае электроника только мешала.

«МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР». Первым делом глянул на переднюю панель: неужели и здесь электроника не отключается? Слава богу, ее просто нет! Да, да, словно предугадав наши пожелания, создатели не стали дополнять водителя «помощниками» – дескать, пусть борется сам. Так что же, сразу в бой? Пожалуй, нет. Надо присидеться, присмотреться к возможностям нового двигателя и трансмиссии.

Любопытно, но в сравнении с «Тойотой» прити здесь не прибавилось. Более того, поначалу «Аутлендер» даже удивляет плавными, мягкими переключениями и реакциями на ваши действия. Словно приговаривая себя конкуренту, не демонстрирует ни грамма резкости, умилая незаметностью перебора передач и хорошим акустическим комфортом. Вспомнив, что «Инвекс-П» – «автомат», адаптирующийся к манере езды, пробу «разозлить» машину, задавая быстрый темп. Похоже, удалось: теперь коробка «тянет» передачи до ограничителя оборотов и куда резче реагирует на акселератор. По его команде словно просыпается двигатель, давая, наконец, почувствовать свои возможности. Нет, в его характере не появилось ничего неординарного, но в сравнении с двухлитровой версией стал богаче диапазон средних оборотов. Тем не менее, даже заметно оживившись, «Аутлендер» не стал быстрее «Тойоты».

А вот жесткие потряхивания подвесок на неровностях тут же наводят о спортивности. Дескать, какой там комфорт, когда водитель должен до тонкостей чувствовать машину. Что же, позиция вполне справедливая – тем более, что с ростом скорости нрав подвесок смягчается и они прекрасно справляются с большинством препятствий. Так что «Аутлендер», слегка «напугав» мускулистостью, на более серьезных колдобинах оказался комфортным и удобным.

Его управляемость отличают более спокойные, взвешенные реакции, меньшая нервность при возникновении проскальзываний. При этом чувство машины подкреплено хорошей обратной связью. Иногда, правда, в глубоком снегу руль слегка «прикусывает» при быстром вращении – явно недостаточна про-



В «Аутлендере» сзади комфортно и чувствуется забота о пассажирах.



А вот багажник подкачал: мелковат, да и погрузочная высота озадачивает.



Без электронных «помощников» лучше ощущаешь преимущества полного привода.



«Тойота»: двухлитровый двигатель с переменными фазами придает отменную приемистость.



«Мицубиси»: новый двигатель 2,4 л с регулируемой фазой MIVEC — это прежде всего «удобный» крутящий момент в широком диапазоне.

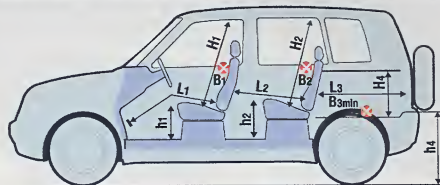
изводительность гидроусилителя. Отсутствие электронных помощников позволяет очень быстро вкусить все преимущества полного привода и вдоволь поэкспериментировать не только со скольжениями, но и с режимом ручного переключения передач. И здесь уже «Аутлендер» выглядит на редкость живым и энергичным: он способен пройти поворот боком, причем эффектно и довольно безопасно. Почувствовав себя немного гонщиком, вы готовы простить ему все недочеты, отмеченные ранее.

Надо ли говорить, что и по уровню проходимости «Мицубиси» предпочтительнее. Слово нож, масло, он режет рыхлый снег, уверенно меняет траекторию движения, объезжает препятствия. Конечно, небольшие рыскания присутствуют и здесь, но с помощью руля и тяги бороться с ними не трудно.

Я ЛЬ НА СВЕТЕ ВСЕХ МИЛЕЕ...

Разница в подходах, как говорится, налицо: если «Тойота-RAV4» завоевывает симпатии добротностью, то на стороне «Мицубиси» яркие, интересные находки по части водительских эмоций и ощущений. «Горячим» драйверам наверняка будет больше импонируют «Аутлендер»: он прекрасно настроен для воплощения водительского «я». Тем же, кто ценит прежде всего общую стабильность, хотя и не исключает эмоций, стоит повнимательнее присмотреться к «Тойоте».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



× — поперечный размер

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

	TOYOTA RAV4	MITSUBISHI OUTLANDER
L ₁	900-1095	905-1080
L ₂	620-860	680-910
L ₃	1030	980-1010
H ₁	975	1000
B ₁	1388	1425
B ₂	1365	1385
H ₂	328-345	309-338
H ₃	355	325
L ₄	770-1270	815
B _{3min}	875	1040
H ₄	530	762
H ₅	1033	810

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	TOYOTA RAV4	MITSUBISHI OUTLANDER
Противотуманные фары	•	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электроподъемники	•	•
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Подогрев сиденья	•	•
Кожаный салон	•	•
Климат-контроль	•	•
Аудиодопроигрыватель	•	•
Аудиосистема	•	•
Натяжители ремней	•	•
Полукачки безопасности (кол-во)	6	4
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•
Цена, \$	35 200	32 090

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	TOYOTA RAV4	MITSUBISHI OUTLANDER
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1469	1607
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	822	923
заднюю	647	684
Дорожный просвет, мм	167	188

РЕЗЮМЕ

TOYOTA RAV4

- Продуманный, функциональный интерьер, удобный багажник, прекрасные динамические возможности, хорошая плавность хода.
- Неудобные сиденья, невысокий уровень акустического комфорта.

MITSUBISHI OUTLANDER

- Отменная эргономика сидений, простор для задних пассажиров, выверенные управляемость и ездовые возможности.
- Мал багажник, скучноватый интерьер.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	TOYOTA RAV4	MITSUBISHI OUTLANDER
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4245	4545
ширина	1785	1750
высота	1635	1670
база	2490	2625
колея спереди/сзади	1525/1520	1495/1505
Радиус поворота, м	5,3	5,7
Снаряженная масса, кг	1420	1560
Полная масса, кг	1825	2070
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,8	11,2
Максимальная скорость, км/ч	175	191
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/57	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км (EI 98/100):		
згородной цикл	7,6	8,0
городской цикл	12,4	13,8

Кузов	универсал	
Количество дверей	5	5
Число мест	5	5
Объем багажника (VDA), л	520	402
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	R4 16	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см ³	1998	2378
Степень сжатия	9,8	9,5
Мощность, кВт/л, с при об/мин	110/150	118/160
Крутящий момент, Н·м при об/мин	6000	5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	192	216
	4000	4000

Трансмиссия	постоянный на все колеса	
Привод	A4	
Коробка передач	A4	
Передаточные числа:		
I	3,94	2,842
II	2,19	1,573
III	1,41	1,000
IV	1,02	0,688
з. х.	3,14	2,214
Главная передача	4,56	4,625

Ходовая часть	независимая, пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости типа «Мак-Ферсон»	
Подвеска:	двух-рычажная	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	с гидроусилителем	
Тормоза:	гидравлические дисковые вентилируемые задние	
Размер шин	235/60R16	
Системы	ABS, EBD, VSC, TRC	

Автомобили на тест представлены ЗАО «РОЛЬФ ХОЛДИНГ», тел. 785-19-76 и ООО «ТОЙОТА МОТОР», тел. 258-34-65.



НАСЛАЖДАЯСЬ ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ, ФОТО АВТОРА



Столь похожих друг на друга двух машин разных марок автомобильная история давно не знала. И по типу кузова, и по размерам, и по весу, и по техническим характеристикам, даже по цене «Пежо-307 купе-кабриолет» и «Рено-Меган купе-кабриолет» – близнецы-братья. Появились они на рынке одновременно и в Россию вместе пожалуют. У кого окажется больше поклонников? Попробовать разобраться в непростой задачке, заданной двумя всемирно известными компаниями, я приехал на родину «Пежо» и «Рено».

ЗАКОНЫ ЖАНРА

Когда смотришь на автомобили поодиночке, каждый из них вполне индивидуален. Но как только «Пежо» и «Рено» оказываются рядом, понимаешь, что купе-кабриолет с жесткой крышей – одна особая «порода» машин с присущими ей и только ей внешними признаками. Это как смокинги от двух домов моды: непременно из сукна черного цвета, с открытой грудью и длинными, покрытыми шелком отворотами. Поэтому, появившись рядом третья машина, скажем, из Японии – она стала бы сводной сестрой французских...

Первое, что бросается в глаза, – идентичность крыш. Да, в крыше «Рено» большая стеклянная вставка, но обе они низкие, дугообразные, равнопропорциональные. Ясно, форма здесь не главное – важнее, чтобы крыши складывались вдвое и уместались в багажник. Из-за этого и багажники у соперников высокие, с крышками, похожесть которых не скрывает даже центральная подштамповка у «Рено».

По поводу усилий стилистов придать индивидуальность внешнему виду купе-кабриолетов французские автомобильные журналисты шутят: мол, чтобы облегчить задачу дизайнеров,

PEUGEOT 307 CC

■ Модель 2003 года. В продаже с осени. Комплектуется 2-литровыми двигателями мощностью 100–130 кВт/136–177 л. с. Привод на передние колеса. Оснащается четырехступенчатой автоматической коробкой передач или пятиступенчатой механической. Цена в России с ручной коробкой – от 25 900 евро, с автоматической – от 27 200.

RENAULT MEGANE CC

■ Модель 2003 года. В продаже с осени. Комплектуется бензиновыми двигателями 1,6 л, 83 кВт/115 л. с.; 2,0 л, 98,5 кВт/135 л. с. и дизельным 1,8 л, 88 кВт/120 л. с. Оснащается четырехступенчатой автоматической коробкой передач либо пяти- и шестиступенчатыми ручными. Цена в России – ориентировочно от 22 000 евро.



**Жан-Мишель Жалинье,
генеральный директор
«АВТОФРАМОС»:**

«Рено-Меган СС» — эlegantный, со спортивными чертами автомобиль. Он представляет собой образец наиболее безопасного автомобиля в данном сегменте и обладает самым большим багажником (490 см³).

Двери открываются с помощью ключа-карты «свободные руки», при которой даже вставлять карточку в считывающее устройство нет необходимости. Достаточно, чтобы ключ-карта был у вас в кармане.

Что касается перспектив модели, могу сказать: объем продаж кабриолетов за 12 лет в Европе возрос почти в три раза. В 2002 году их было продано больше, чем купе. С 1996 года этот рынок получил новый импульс спроса благодаря появлению купе-кабриолетов.

По итогам 11 месяцев 2003 года «Меган» (все его версии) остается лучшей по продажам моделью на рынке Европы (4,9%). За этот период продажи выросли на 16%.

В Россию будет ввозиться 2-литровый «Меган СС» с шестиступенчатой коробкой передач NDD фирмы «Ниссан». Он дебютирует в версии Dynamique, что вполне соответствует характеру машины. Цена около 22 000 евро. Думаю, российские потребители по достоинству оценят дизайн, функциональность и высокий уровень безопасности «Мегана купе-кабриолета».



Стеклопанель крыши «Рено» позволяет читать при дневном свете.



Французы вежливы и обходительны...



При сложенной крыше доступ в багажник «Рено» несколько стеснен.



Шторка в багажнике служит ограничителем загрузки при убранной крыше.



Приборная панель «Рено» эклектична. Черные циферблаты приборов не слишком выразительны, но читаются превосходно.



...но в конкурентной борьбе не уступит.



При сложенной крыше доступ в багажник «Пежо» проще.



Багажники купе-кабриолетов не так малы, как кажутся.



Белые циферблаты, алюминиевые накладки на педали и центральной консоли, балдашник рычага коробки передач подчеркивают спортивность.



Стефан Лё Гевель, глава представительства «ПЕЖО» в России и СНГ

Модель 307 CC прекрасно иллюстрирует лозунг «Пежо» – «Сделано для удовольствия!». Она радует глаз прекрасной эстетикой, дарит наслаждение благодаря уверенному поведению на дороге, привлекает оригинальностью, которая нашла выражение в идее купе-кабриолета с четырьмя полноценными сиденьями (благо, есть возможность сравнить с моделью 206 CC). Очень трудно описать водительские ощущения – достоинства автомобиля можно оценить только за рулем. Признаюсь, сильное впечатление оставили его динамические качества и ощущение безопасности.

С начала продаж 22 сентября получено около 5000 заказов из разных стран. Удачное начало – лишь за первые 10 дней продали 650 машин. Кто покупает новую игрушку? Любители в возрасте 35–45 лет, 78% из них не имеют детей. Они, как правило, владеют другим автомобилем, принадлежат к профессионально-социальной категории высшего уровня. 307 CC также нравится женщинам – 36% покупателей (для других моделей – около 20%).

Основной аргумент в пользу 307 CC: это купе и кабриолет одновременно. Машина современна, динамична, multifunctional. Ее можно использовать каждый день и для поездок в отпуск или на выходные.



В «Пежо» сзади чуть комфортнее и чуть больше места над головой.



Ветровые стекла купе-кабриолетов – еще и элементы пассивной безопасности: от жесткости рамок при опрокидывании зависит жизнь. Поэтому внешнее сходство объясняется еще и функциональностью.



Начало спектакля: поднимается крышка багажника.



Кульминация: возникает крыша над головой.



Финал: кабриолет превратился в купе.

оба занимающихся такими кузовами атлеты – «Эльзе» и «Карманн» – уже работают над трехсекционной складывающейся крышей.

Но шутки в сторону: при всей вынужденной похожести машины остались верны каждой своей марке. Их ни за что не спутаешь благодаря фамильным чертам в передней части кузова, салоне, собственным силовым агрегатам.

Кроме того, создатели 307 CC явно делают акцент на спортивность, предлагая новинку только с двухлитровыми моторами в богатой комплектации. У «Рено» взгляд на купе-кабриолеты несколько шире: есть модификации с бензиновыми моторами 1,6 л и дизелями

с непосредственным впрыском. В подтверждение сказанного замечу, что автоматически выдвигаемые при опрокидывании дуги безопасности «Пежо» устанавливает серийно, а «Рено» – только в качестве опции.

Иными словами, в рамках одного жанра можно создать совершенно разные произведения.

«НЕТ» КЛАУСТРОФОБИИ

В самом деле, владельцам купе-кабриолета боязнь закрытых помещений не грозит. При малейшем намеке на дискомфорт нажал кнопку – и порядок, только небо над головой. Крыши у «Пежо» и «Рено» складываются в считан-

ные секунды. Оказавшись в незнакомом месте, еще подумаешь, что проще: боковое стекло опустить или крышу убрать, чтобы спросить на светофоре нужную улицу.

Впрочем, не стоит так обывательски подходить к процессу, ради которого принесены в жертву отчасти индивидуальность форм, отчасти удобство и комфорт пассажиров.

Складывание крыши купе-кабриолета – это зрелище, спектакль, фантастика наших дней. Те 20 секунд, которые оно в среднем длится, пролетают как одно мгновение. Чудное мгновение.

Однако спустимся с небес на землю. В отделке салонов «Пежо» и «Рено» все



Форма крыши отчасти продиктована конструкцией и делает автомобили похожими, особенно в профиль.

кажется знакомым. Они точь-в-точь повторяют салоны хэтчбеков 307 и «Рено-Меган 2». Но так и должно быть. Вместе с тем, посадка водителя стала заметно ниже. В боковинах передних кресел «Пежо» исчезли очень удобные подлокотники, тем самым подчеркнута, видимо, спортивная ориентация автомобиля. На тоннеле кузова «Рено» сохранили ящик для мелочей, на крышку которого приятно облокотиться. Кстати, и дверные подлокотники ромбообразного оппонента также заметно шире и снабжены емкостями для мелочей. У «Пежо» на водительской двери большую ручку сменила узкая выемка в подлокотнике, что сделало закрытие двери не самым привычным. Отмечу также труднодоступность ручки для регулировки наклона спинки сиденья при закрытой дверце. Тут у «Мегана» некоторое преимущество.

Зато 307 CC отыгрывается по части удобства задних пассажиров. Машина со львом на радиаторе пошире на уровне плеч и предлагает больше места для ног. Кроме того, у «Пежо» объем багажника при сложенной крыше больше и доступ в него удобнее. Правда, когда крыша находится на привычном для нее месте, багажник «Рено» чуть опережает соперника по вместимости.

Вот он, наглядный пример того, что наличие крыши, равно как и ее отсутствие, привносит свои достоинства и недостатки.

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

Купе-кабриолеты «Пежо-307 CC» и «Рено-Меган CC» – первые автомобили данной категории с четырьмя полноценными местами. Вопрос в степени комфортности. Вспомнился более компактный «Пежо-206 CC»: вот там действительно тесно. По сравнению с ним задние места «Пежо-307 CC» и «Рено-Меган CC» просто царские палаты.

На правах рекламы



DRAGON: НЕ угнать и НЕ подделать!

... или новые отличительные особенности «Дракона»

Внимание! Для защиты от подделок все механические противоугонные устройства «Дракон» снабжены следующими отличительными особенностями:

- На корпус замка нанесен голографический знак
- Головка штыря имеет рифленую поверхность с гравировкой фирменного знака на торце
- Идентификационная кодовая карта с голографическим знаком
- Головка ключа оригинальной квадратной формы с четырьмя отверстиями и тиснением юварного знака

Все подробности на сайте www.dragon.ru



Температура в зоне головы и ног водителя и пассажира через 30 мин после пуска двигателя. На улице -10°C, климат-контроль в режиме +26°C.



Время минимального оттаивания стекла для начала движения.



Время полной очистки ветрового стекла.

Но вот крыша убрана, машина набирает скорость, и поток воздуха усиливается. Водителю и его соседу хорошо: они защищены огромным ветровым стеклом. А вот сзади на большой скорости ветер так и бьет в лицо. Завихрения воздуха ослабевают при поднятых боковых стеклах. Для этого у 307-й имеется специальная, общая для всех стекол кнопка рядом с кнопкой управления крышей. И все же кабриолет – это машина для водителя и пассажира. Другое дело купе, благо оба конкурента предоставляют и крышу над головой.

Садясь за руль, водитель подсознательно ожидает от кабриолета невероятной прыти. Тут его ждет разочарование. Отсутствие крыши заставляет вводить дополнительные элементы жесткости в конструкцию кузова. Как итог – утяжеление автомобиля, которое не может не сказаться на динамике и ездовых характеристиках. Поэтому оба конкурента ездят медленнее своих сородичей. Разогнясь до сотни, они уступают им в среднем по 1,5 с и примерно по 2 с – при разгоне на высшей передаче от 80 до 120 км/ч. Динамика ускорения у «Рено» более ровная благодаря шестиступенчатой коробке передач. А такая коробка требует и большей активности от водителя.

На мой взгляд, управление у 307 CC немного острее, что соответствует спортивной нотке в интерьере. Руль у «Рено» чуткоко вылавливает, но оба автомобиля великолепно держат дорогу и уверенно ведут себя в поворотах и на повышенных скоростях.

КАК ЗИМОЙ?

Этот вопрос, пожалуй, самый интересный. Сроки командировки не позволили мне продолжить путь в горы, где проводились «холодные» испытания, но коллеги из французского «J'Отomobil магазин» охотно поделились своими измерениями (см. табл.). Признаюсь, меня порадовали результаты проверки

холодом. Как водитель, ни в «Пежо», ни в «Рено» я не замерзну.

Ну, а что касается вопроса о поклонниках купе-кабриолетов в России, то при равных условиях их будет больше у той марки, которую лучше знают и которой больше доверяют.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	PEUGEOT 307 CC	RENAULT MEGANE CC
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1510	1505
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	840	875
заднюю	670	630
Разгон, с:		
0–60 км/ч	5,0	4,7
0–80 км/ч	7,5	7,4
0–100 км/ч	10,8	10,7
0–120 км/ч	15,7	15,0
0–140 км/ч	21,1	21,6
0–160 км/ч	29,8	30,4
0–400 м	17,9	17,8
0–1000 м	32,5	32,5
Максимальная скорость, км/ч	203	198
Погрешность спидометра, %	0,98	3,5
Застывание, с:		
60–100 км/ч (IV)	11,1	9,0
80–120 км/ч (IV)	15,6	13,2
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	43	39
замедление, м/с²	8,9	9,9

ИСПЫТАНИЯ ПРИ -10°C

	PEUGEOT 307 CC	RENAULT MEGANE CC
Тепловой комфорт спереди	★★★★	★★★★
Тепловой комфорт сзади	★★★★	★★★★
Оттаивание ветрового стекла	★★★★	★★★★

РЕЗЮМЕ

PEUGEOT 307 CC

- Хорошая динамика, четкое управление.
- Небольшой багажник при сложенной крыше.

RENAULT MEGANE CC

- Удобное место водителя, хорошая динамика.
- Затрудненный доступ в багажник при сложенной крыше.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	PEUGEOT 307 CC	RENAULT MEGANE CC
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4347	4355
ширина	1759	1777
высота	1424	1404
база	2616	2522
колея спереди/сзади	1497/1506	1518/1514
Радиус поворота, м	5,3	5,0
Средняя масса, кг	1457	1390
Полная масса, кг	1830	1845
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9	9,9
Максимальная скорость, км/ч	207	205
Топливо/запас топлива, л	AI-95/50	AI-95/60
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
згородный цикл	6,2	6,5
городской цикл	11,5	11,2
Кузов	купе-кабриолет	
Количество дверей	2	
Число мест	4	
Объем багажника (VDA), л	350/204*	490/190*
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров		Р4
Число клапанов		16
Рабочий объем, см³	1997	1998
Степень сжатия	10,8	9,8
Мощность, кВт/л с. при об/мин	109/136	98/135
Крутящий момент, Н·м при об/мин	6000	5500
	190	191
	4100	3750
Трансмиссия		
Привод	передний	
Коробка передач	M5	M6
Передачные числа:		
I	3,46	3,91
II	1,87	2,11
III	1,36	1,39
IV	1,05	0,98
V	0,86	0,78
VI	—	0,64
з. х.	3,33	3,54
Главная передача	4,27	3,37
Ходовая часть		
Подвеска:		независимая
спереди		типа «Мак-Ферсон»
сзади		упругая поперечная балка
Рулевое управление	с электродил.	с электро-рулевым усилителем
Тормоза:		дисковые вентилируемые
передние		дисковые
задние		дисковые
Размер стандартных шин		205/55R16
* При сложенной крыше.		
КОМПЛЕКТАЦИЯ		
	PEUGEOT 307 CC	RENAULT MEGANE CC
Противотуманные фары	•	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•	•
Электрорегулировка	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Климат-контроль	•	•
Аудиосистема	•	•
Напильники ремней	•	•
Боковые подушки безопасности	•	•
Полноразмерный запас. колесо	•	•
Цена, евро	24 500*	24 500*
* Цена во Франции.		

АРСЕНАЛ ЕГО НАДЕЖНОСТИ

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



Совместное путешествие, пусть даже небольшое, позволяет много узнать друг о друге. Автомобиль не исключение. На сей раз компаньон весьма достойный – «Мерседес-Бенц-Е320» с полноприводной трансмиссией 4Matic. Маститому «немцу» предстояло испытание заснеженными и заледенелыми российскими дорогами. Не спасет ли «Мерседес» перед яренным морозцем? Ведь для благополучной ухоженной Европы такие условия эксплуатации, скорее, экзотика.

РАЗМИНКА НА 105-Й МАГИСТРАЛИ

Наконец все формальности улажены, можно отправляться в дорогу. По достоинству оцениваем строгий, но уютный салон: отделка темной кожей прекрасно гармонирует с черным цветом кузова. Рост трех членов экипажа от 175 до 195 см – тем не менее широкий диапазон электрорегулировок передних сидений и рулевой колонки позволяет выбрать оптимальную посадку водителю и его соседу, не ущемляя при этом

жизненного пространства сзади. Пригнущенные щелчки плавно закрывающихся дверей с тонированными стеклами отсекают городской шум и вместе с ним все текущие проблемы и заботы.

Первый пункт назначения – Санкт-Петербург. На подъезде к Клину облачность редет и штатный указатель информирует: температура забортного воздуха понизилась до -12°C . Потратив сорок минут на мойку, успеваем сделать всего несколько снимков – слишком короток зимний световой день.



Зато можно досконально оценить работу светотехники. Темнеет быстро, но мягкая светло-серая подсветка приборного щитка позволяет считывать лаконичные показания приборов и информационного дисплея, не напрягая глаза яркими цветовыми контрастами. Пиктограммы многочисленных клавишей на большой центральной консоли светятся красным цветом. При этом водителю изредка приходится обращаться лишь к нескольким из них, в основном к той, что управляет климат-контро-

лем. Он четырехзонный с индикацией задаваемой температуры, индивидуален не только для водителя, но и для каждого из трех пассажиров. Основная же масса переключателей управляет аудиосистемой, предоставляя эту возможность переднему пассажиру. Водитель может делать то же самое клавишами на рулевом колесе, а также получать информацию от бортового компьютера. Потолок салона украшают два непривычно больших плафона, подсвеченных по периметру желтым светом.



Средний расход составил 13,4 л/100 км.



Особенно хорош 4Matic на скользких обледенелых дорогах.



Красивый автомобиль отлично вписывается в классический пейзаж.

Они способны работать как сообща, так и персонально для каждого сиденья, не нарушая комфорт сидящих рядом.

Мощный свет ксеноновых фар позволяет в темное время суток двигаться с высокими скоростями. Автомобиль уверенно держит дорогу; снежные полосы и влажная субстанция на асфальтобетоне крепко просоленной трассы E-105 – ему не помеха. Брызги от попутных и встречных машин заставляют то и дело прибегать к помощи стеклоочистителей. Досадно, но кнопку омывате-



Подрулевые переключатели – только слева.



Раздельный климат-контроль для задних пассажиров.



Управление аудиосистемой и бортовым компьютером на руле.

По бокам лаконичного щитка приборов указатели температуры и уровня топлива.



Передние сиденья разделены высоким тоннелем.



ля фар приходится искать ощупью. Она, в нижней части панели слева, к тому же закрыта от глаз водителя подрулевыми переключателями и ободом руля.

В районе Новгорода «пробиваем» фронт холодного воздуха: температура падает до -22°C. Тем не менее, в салоне по-прежнему тепло, желания надеть куртку не возникает. Ночной Питер встречает нас приветливо: безветрие, тихо кружатся снежинки, -5°C. Город выглядит нарядным, хотя освещен не так ярко и пышно как Москва.

Следующий день не порадовал ни морозом, ни солнцем. Тем не менее отмытый от дорожной грязи E320 охотно позирует для парадной съемки. Зато на завтра день больше напоминает зимний. Запечатлевшись на фоне старинного замка в Выборге, направляемся на север в Карелию. Ночевка запланирована в Сортавале.

НА КАТОК, ТАК НА КАТОК

Едва свернув с Выборгского шоссе, понимаем: вот они, те дороги, по которым зимой ездит большинство россиян. Черда заморозков и оттепелей превратила поверхность дорожного полотна в сплошной каток. И почти нет разницы, какой дорога была изначально — асфальтовой или гравийной. Внимание невольно концентрируется. Но вскоре напряжение спадает — настолько уверенно разогнается и движется автомобиль, причем в салоне никаких посторонних шумов, только ровный приглушенный рокот мотора. Взгляд на спидометр — а там 120! Так вот почему попутные и встречные движутся словно в замедленном кино. Несколько торможений возвращают веру в привычные законы физики. В том, что эти законы неизблемы, убеждаешься, слегка превысив скорость входа в поворот. Автомобиль информи-

рует о приближении к пределу по сцеплению несильным скольжением задней оси и миганием сигнализатора на щитке приборов. Такой легкий занос практически не требует корректировки рулем — умная автоматика делает все сама. Небольшое превышение скорости входа в поворот можно подправить и торможением — ABS поможет сохранить траекторию. Поддерживать высокий темп на извилистой дороге легко и в темное время суток благодаря активным фарам: они направляют пучок света вслед за поворотом руля.

Ночевка в гостинице Дома офицеров Сортавалы оказалась комфортной не только для экипажа, но и для автомобиля. Ему был предоставлен персональный теплый бокс. Наутро снова в путь, вокруг Ладоги. Дорога и тут ледяная, слегка припудренная песочком вблизи населенных пунктов и на очень крутых

ПОЛНОПРИВОДНОЕ ШОУ: ИЗ СИБИРИ — В МОСКВУ



Каждый отмечает приход зимы по-своему. Крестьянин, помнится, на дровнях обновляет путь, правильный автомобилист меняет резину на зимнюю, а самые продвинутые задумываются о том, как сделать для себя максимально комфортной и безопасной езду по российским дорогам. Согласитесь, легковой полный привод для урженца, скажем, Сургута отнюдь не дань моде, а насущная необходимость.

Концерн «Даймлер-Крайслер» первым в Европе предложил жителям России испытать все преимущества усовершенствованного полного привода для легковых автомобилей — 4Matic. С этой целью организовали целую серию тест-драйвов с эффектным названием «Фирматик-Шоу» в разных городах страны. Начали с Екате-

ринбурга, где как раз накануне выпал снег и ударил небольшой по уральским меркам мороз — градусов 10–15. Вот по этому свежему снежку проложили трассу и предложили всем желающим (а в тот день собралось больше сотни) попробовать себя (и автомобиль) на скользкой дороге. И каждый, выйдя из машины после тест-драйва, задумчиво (восторженно, восхищенно и т. д.) произносил одну и ту же фразу, понятную и русскому, и немцу: «Дастис фантастиш!». Словом, уральцам полный привод от «Мерседес-Бенца» пришелся по вкусу. А караван из семи автомобилей двинулся дальше, через Сургут, Казань и другие российские города — на Москву. Тут прошел заключительный этап «полноприводного шоу» под лозунгом «Погода нас любит».



ESP цепко держит машину на траектории.



Система стабилизации отключена.

подъемах. А вот рельеф поистине заводной, раллийный: узкая, поворот на повороте, дорога с резкими перепадами по высоте.

Места дивно красивые даже зимой, пусть не такие ухоженные, как за границей, чуть диковатые, но не менее живописные. На этом участке неоценимую помощь оказал ручной режим переключения передач. Такая функция автоматической коробки «320-го» позволяет водителю не только интенсивно разогнаться, но и тормозит двигателем.

Обогнув Ладогу, направляемся к Вологде. Дорога становится спокойней. В одном из поселков останавливаемся для фотосъемки. Почему люди с закутанными лицами и поднятыми воротниками? Да потому, что за бортом минус 32! Находиться вне теплого салона «Мерседеса» более десяти минут не хочется. Мы на Русском Севере.

ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ

В Вологде автомобиль ночует на открытой стоянке. Утром для него наступает момент истины. Но несмотря на 26-градусный мороз, двигатель уверенно пускается. Весьма кстати и трехрежимный

обогрев передних сидений и рулевого колеса! Не проходит двадцати минут, как наш «320-й» устремляется к следующему пункту маршрута: подмосковный Дмитров, автополигон.

В программе нештатные режимы движения. Поразительно, но факт: заставить полноприводный «Мерседес» полностью потерять курсовую устойчивость практически невозможно. Электронная система ее контроля (ESP) готова до последнего бороться с боковым скольжением автомобиля, ограничивая при этом тягу на колесах. Однако вы должны быть готовы активно действовать рулем для коррекции траектории, собственной заднеприводным автомобилям. Отключение же ESP пригодится в тяжелых условиях движения с цепями противоскольжения или в рыхлом песке.

Наше путешествие подтвердило — «Мерседес-E320» с полноприводной трансмиссией 4Matic обладает отменной управляемостью и устойчивостью на дорогах с низким коэффициентом сцепления, а также неплохой проходимость. Кстати, средний расход топлива на маршруте протяженностью 3250 км составил 13,4 л/100 км. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES-BENZ E320 4MATIC

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4820
ширина	1820
высота	1450
база	2855
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	241
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/80
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
смешанный цикл	10,4

Кузов

Тип кузова	седан
Количество дверей	4
Число мест	5

Двигатель

Тип двигателя	бензиновый
Расположение, число цилиндров	V6
Число клапанов	18
Рабочий объем, см³	3199
Степень сжатия	10:1
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	165/224
Крутящий момент, Н·м при об/мин	315
	3000

Трансмиссия

Привод	на все колеса
Коробка передач	A5

Ходовая часть

Подвеска: спереди	независимая, четырехрычажная со стабилизатором
сзади	многорычажная со стабилизатором
Рулевое управление	с гидравлическим усилителем
Тормоза	дисковые, вентилируемые
Размер шин	225/55R16
Системы	ABS, ESP, 4ETS, SRS

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	•
Электрорескала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Электродогрев руля	•
Электрорегулировки сиденья	•
Подогрев сиденья	•
Вентиляция передних сидений	•
Круиз-контроль	•
Кожаный салон	•
Климат-контроль	•
Аудиосистема	•
Натянутый ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	8
Поперечные зап. колеса	•
Цена, евро	83 596

РЕЗЮМЕ

- Отличные устойчивость, управляемость, комфорт, проходимость.
- Высокая цена, мелкие огрехи эргономики.

Автомобиль на тест предоставлен ЗАО «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР АВТОМОБИЛИ РУС», тел. (095) 745-26-10.

УНИВЕРСАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

АНАТОЛИЙ ФОМИН.
ФОТО АВТОРА

Определение «легковой автомобиль с грузопассажирским кузовом» давно устарело: область использования таких машин часто далека от утилитарной. Теперешний владелец универсала вовсе не обязательно глава шумного семейства и хозяин садового домика. Все чаще это путешественник, искатель приключений, неугомонный поборник активного образа жизни.

Меняется мода, меняются вкусы... А вот отечественные автомобили с начала семидесятых изменились мало. Разве что на смену вазовской «двойке» пришла «четверка» да появились единственные относительно современный универсал ВАЗ-2111. Нижегородские универсалы со времен ГАЗ-24-02, дебютировавшего в 1972 году, менялись только в передней части, которая унифицирована с седаном, то есть до средней стойки кузова. Причина этого — малые серии. Так, за 2003 год с конвейера сошло только 888 универсалов. Седану ГАЗ-31105 в очередной раз изменили переднюю часть, а как же универсал?

Плюсы ГАЗ-310221 хорошо известны — разумная цена (на конец января от 180 тыс. рублей) и внушительные внутренние размеры, особенно длина отсека со сложенными сиденьями. Многие радуют и дополнительные ряд сидений, увеличивающих вместимость до семи мест, и ровный пол багажного отсека.

Минусы — оборотная сторона плюсов. Примитивные складные сиденья



«Универсал-2005» из Naberezhnye Chelny — не опытный образец, а концепт-кар.

неудобны для длительных поездок и не оборудованы ремнями безопасности, третий ряд приподнимает пол в багажном отделении, хотя и оставляет под ним место для запасаки. Словом, компоновку салона в пору назвать не 5+2, а 2+5, поскольку полноценные сиденья только передние. По высоте багажного отсека прежний ГАЗ-310221 тоже уступал не только переднеприводному ВАЗу, но даже «классике». Словом, потребность в новой компоновке назрела. От третьего ряда можно отказаться, но позарез нужны полноценные задние сиденья и вертикальное расположение запасаки — при соответствующем увеличении высоты отсека.

Московский автосалон-2003 продемонстрировал довольно необычную «Волгу»-универсал 2005 модельного года с новыми внешностью, компоновкой, сиденьями и задней дверью. Но, как часто бывает, полету мысли дизайнера мешают железные доводы технолога, а тому — стальная хватка финансовой службы. Измененная кузовная деталь в серийном производстве — это новые штампы, а значит, и нешуточные расходы, оправдать которые можно лишь внушительным объемом выпуска. А его-то в ближайшее время не предвидится...

Нынешняя программа выпуска газовского универсала определяется заказами дилеров и по прогнозам едва ли



Лицо «Волги» с новыми фарами: указатели поворота в общем блоке.



Заднее сиденье с подлокотником.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-310221

Комплек-

тация 411

Комплек-

тация 100

Общие данные

Размеры, мм:		
длина	4885	
ширина	1800	
высота	1438	
база	2800	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1540	
Время разгона 0–100 км/ч, с	24,0	14,5
Максимальная скорость, км/ч	135	160
Топливо/запас топлива, л	АИ-80/70	АИ-92/70
Расход топлива, л/100 км (EU 90/100)		
загородный цикл	12,3	11,2
городской цикл	16,5	14,5

Кузов

универсал

Количество дверей	5
Число мест	5

Двигатель

бензиновый

	4021.10	4062.10
Расположение, число цилиндров		4P
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	2445	2286
Мощность, кВт/л.с.	59/81	96/131
при об/мин	4500	5200
Крутящий момент, Н·м	167	188
при об/мин	2400–2600	4000

Трансмиссия

Привод	на задние колеса
Коробка передач	5M

Ходовая часть

Подвеска:	
спереди	независимая, двухрычажная, винт-шариковая
сзади	с амортизатором
Рулевое управление	с усилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	195/65R15



Накладной задний бампер пока под вопросом.



Запаска стоит вертикально.

ные, складываемое в соотношении 2:3, ремни безопасности сзади, вертикальное расположение запаски по левой стороне отсека и... отсутствие заднего стабилизатора поперечной устойчивости. Эта деталь, появившаяся на «Волге» вместе с бесшворневой передней подвеской, не подходит для универсала — у него другая конструкция пола. Впрочем, как утверждает главный конструктор, иная развесовка универсала делает задний стабилизатор необязательным.

Заметного изменения внешности машины при виде сзади ждать не при-

ходит. Дверь с архаичным замком, к тому же без стеклоочистителя, большая погрузочная высота, ступенька заднего борта (она образовалась, так как был удален фальшпол, в который раньше убирались сиденья третьего ряда) — все это признаки более чем 30-летнего возраста машины.

Обновленный универсал стал немного лучше соответствовать современным представлениям, но, похоже, малой кровью здесь не обойтись. Ровного пола теперь не получается, да и проем задней двери маловат. Хорошо бы опустить порожек задней двери, сделать новую светотехнику (задние фонари от ГАЗ-24 неважно сочетаются с новым передком), но такая задача требует слишком серьезных вложений. Завод пойти на них не готов. Достаточно ли сделанных изменений, чтобы подогреть интерес покупателя? Разве только тех, кто готов купить «Волгу» не в первый раз. Ничего не поделаешь — без основательных затрат не получается нового продукта. А может, нынешняя модернизация послужит ступенькой к более серьезному изменению автомобиля? □

перевалит за тысячу. Значит, для производства универсалов на базе 31105 вполне достаточно мощностей ЗАМСа (завода автомобилей малой серии), где больше возможностей для индивидуальной комплектации.

Модернизированные автомобили будут отличать комфортное заднее сиде-

На правах рекламы

Аккумуляторы «MEDALIST»

Лучший по результатам испытаний «За рулем», № 9, стр. 120, 2002 г.

Опыт и запатентованные разработки за 90 лет работы корпорации DELPHI (США) реализованы в этом аккумуляторе.

Мощности, надежность — ему нет равных по этим параметрам.

Настоящая гарантия — 3 года.

Есть только те, кто нас предпочитает, и те, кто нас еще не знает.

ООО «Шанс+» Москва www.batteries.ru alex@batteries.ru

(095) 737-7541, 737-7542, 941-9206, 941-9207



ШИКАРНЫЙ МИНИМУМ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Девиз «скромность украшает» сегодня не в моде. Дизайнеры из кожи вон лезут, чтобы результат их работы привоквал внимание. А на деле? Да, внешность автомобилей порой получается незаурядной. Но реакция публики, особенно на первых порах, не безоговорочно одобрительная. Впрочем, обидеть художника может каждый...

Новый «Ауди-А3» никак не причислишь к жертвам дизайнерских экспериментов. Его внешность, пожалуй, даже слишком консервативна. Узкие, прищуренные фары, мощные отбортовки колесных ниш, приземистый клиновидный силуэт, скромная решетка радиатора – все это будто вернулось из прошедшего десятилетия. Впрочем, не все: стали прозрачными стекла фар и фонарей, появились стильная грань

на «плече» боковины, модный рельефный порог, оригинальные, но при этом вполне удобные зеркала заднего вида. Ба, да теперь правое тоже большое! Похоже, в немецких зоопарках среди медведей начался мор...

«СПОРТСМЕН» РАДУЕТ ПРОСТОРНОМ

Нынешний А3 шире и ниже своего предшественника. Заметно (на 65 мм) прибавилась и колесная база. Значит, стал просторнее салон? Ведь у автомобилей, построенных на платформе «Фольксвагена-Гольф IV», всегда было тесновато на заднем сиденье. Этот недостаток преодолен: автор без проблем разместился позади почти двухметрового коллеги-фотографа. А когда для съемки панели приборов «Пан Штатив» перебазиrowался на заднее сиденье, то



Сколько здесь хромированных колец?



Отключение дополнительных датчиков сигнализации на торце двери – чтобы все видели?



Чейнджер похож на почтовый ящик – шесть дисков вставляются через одну щель.



не без удивления обнаружил, что может, пусть и «впрыткн», усесться «сам за собой». Конечно, удобство посадки в трехдверный хэтчбек всегда относительно, но по длине салона «Ауди-А3» куда более полноценный четырехместный автомобиль, чем, например, вполне «семейная» «Шкода-Октавия». Второе сиденье? Формально все соблюдено: «третий лишний» имеет свои подголовник, инерционный ремень и... здоровенный тоннель, из-за которого вынужден сидеть, широко раздвинув ноги.

Так что, несмотря на показную спортивность в интерьере и внешности машины, назвать «Ауди-А3» тесным едва

AUDI A3 1,6

■ «Ауди-А3» впервые был представлен в Женеве весной 2003 года.

■ Вариант кузова пока один — трехдверный хэтчбек. Двигатели: бензиновые 1,6 л., 75 кВт/102 л.с.; 2 л., 115 кВт/155 л.с. с непосредственным впрыском и V-образная «шестерка» 3,2 л., 177 кВт/241 л.с. Дизельные с непосредственным впрыском и турбонаддувом 1,9 л., 77 кВт/105 л.с., 103 кВт/140 л.с.

■ В Россию в настоящее время поставляются автомобили со всеми двигателями, кроме 3,2 л. Цена — от \$25 000.



ли повернется язык. Правда, отделка в темных тонах не добавляет зрительного простора, но это дело вкуса.

КУДА ПОЕДЕМ?

Будь моя воля, перенес бы редакцию куда-нибудь в ближайшие Подмоскovie — в вечных пробках города поневоле забываешь, что автомобиль создан, чтобы на нем ездить... Хотя и здесь получаешь немало впечатлений: от отличной шумоизоляции, роскошной аудиосистемы со спрятанным в «бардачке» шестидисковым чейнджером. Памятуй о всеобщей борьбе за экологию, мы стали обращать больше внимания на работу двига-

телей в переходных режимах — иные жертвы Евро IV требуют прямо-таки виртуозного владения педалью сцепления. Наш подопечный хотя и не демонстрировал мгновенной реакции на педаль газа, трогался вполне уверенно. «Короткая» первая передача позволяет резво ускоряться, а точные, выверенные ходы рычага — вовремя включать следующие. Так что, выбравшись из городской суеты, стоит придавить правую педаль покрепче. С места на первой — до 50 км/ч, вторая передача — без малого 90, третья — почти до 140, далее начинается сказываться скромный объем двигателя. Циферблат спидометра щедро раз-

мечен аж до 260 км/ч — эх, не с этим мотором... Хотя 1,6-литровый «восьмиклапанник» уверенно раскручивается до 6400 об/мин и неплохо тянет с 1500.

Серия крутых поворотов поначалу заставляет перестраховываться — зима на дворе, и хотя асфальт чист, на зимней резине стоит ехать осторожнее. Впрочем, это скорее психологическая, чем техническая проблема, — привычка делать запас на мягкие и податливые зимние покрышки. Обутый во внушительные (206/55R16) «Пирелли-Сноупорт-210», «Ауди-А3» уверенно пишет дугу поворота. Высокоскоростные зимние шины, созданные для

немецких автобанов и итальянских автострад – весьма приятный компромисс для города и пригорода, где снег скорее неожиданность, чем повседневность. Руль, делающий от упора до упора три оборота, по нынешним временам не назовут быстрым, но чувствительность управления не напрягает на больших скоростях, да и в тесных поворотах не приходится использовать навыки скоростного руления.

Пока неровности дорожного покрытия не выделяются из общего фона, к работе подвески претензий нет. А вот грубые дефекты покрытия, напротив, ощущаются толчками и акустическим оформлением. Зато управляемость на традиционно высоком уровне – «Ауди-А3» не смущают ни волны, ни «стиральная доска» – в любом случае подвеска обеспечивает плотный контакт колес с дорогой.

УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ

Рынок автомобилей становится все более похожим на рынок мобильных телефонов. Яркие, с необычным дизайном «молодежные» модели – калифы на час. Всего через несколько месяцев их задвинут на полку с пометкой «распродажа». А неброские на первый взгляд бизнес-аппараты будут в цене до тех пор, пока не устареют технически. Ничего удивительного: мода быстротечна, верена и порой глупа, а стиль... Он либо есть, либо его нет.

Кстати, «Ауди» весьма ценит свой стиль – даже с самым скромным мотором базовый А3 обойдется минимум в \$24 927 в комплектации Attraction; более богатые Ambition, Ambiente – до \$29 577. И это без учета дополнительного оборудования, с которым наш 1,6-литровый получил бы ценник в \$32 433. Ох уж этот евро... (Теперь



Трехместное сиденье... на двоих.



Для короткого хэтчбека – совсем неплохо.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемники (перед.)	•
Электрорезеркала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Подогрев сиденья	•
Кожаный салон	•
Кондиционер	•
Климат-контроль	•
Аудиоподготовка	•
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	4
Трансформируемый багажник	•
Цена, \$	32 433

РЕЗЮМЕ

- Эффективные тормоза, отменная управляемость, комфортная на небольших неровностях подвеска, хорошая шумоизоляция, информативный руль.
- Скромные динамические возможности, слабый комфорт подвески на резких неровностях, шум двигателя на высоких оборотах, вибрация на педалях, запаса «докатки».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI A3 1.6

Общие данные

Размеры, мм	
длина	4203
ширина	1765
высота	1421
без колея спереди/сзади	2578
1538/1517	
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1280
Полная масса, кг	1765
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	AVI-95/55
Расход топлива, л/100 км	
(EU 90/100)	
загородный цикл	5,5
городской цикл	9,6

Кузов

Класс	трехдверный хэтчбек
Количество дверей	3
Число мест	5
Объем багажника, л	350/1100

Двигатель

Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	1595
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	75/102
Крутящий момент, Н·м при об/мин	5600
3800	

Трансмиссия

Привод	на передние колеса
Коробка передач	М5
Передаточные числа:	
I	3,48
II	1,94
III	1,37
IV	1,03
V	0,85
з. х.	3,17
Главная передача	4,25

Ходовая часть

Подвеска, спереди/сзади	независимая, пружинная типа «Мак-Ферсон» многорычажная
Рулевое управление	рецепное, с регулируемым электродирексистелем
Тормоза: передние/задние	дисковые/дисковые
Размер шин	205/55R16
Системы	ABS, EBD, ESP

«Ауди» ставит цены в долларах по курсу 1,19 доллара за 1 евро на момент сдачи номера.) А ведь скоро появится 3,2-литровый бензиновый мотор с полноприводной трансмиссией, и уже в продаже 140-сильный двухлитровый дизель с отличной динамикой при более чем скромном расходе топлива.

Так что 1,6-литровый «Ауди-А3» – компромисс между ценой и престижем. Это шасси просит более темпераментного мотора, но с ним и цена заслуживает самых темпераментных выражений. Впрочем, это финансовые проблемы, о которых не принято вспоминать в кругу, где ценят престиж.

Автомобиль предоставляет
«АУДИ РОССИЯ», тел. 775-88-88.





ЗАГАДКА ИМЕНИ

СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Давно не приходилось тестировать столь загадочный автомобиль. Данных о нем нет даже в женеvском каталоге, одном из самых авторитетных в мире. Получив задание на тест «Дэу-Лацетти», я, конечно же, заглянул туда, но в разделе, посвященном автомобилям «Дэу», искомой машины не обнаружил.

Объяснение нашлось позже, в салоне дилера. Оказывается, под таким названием седан продается на корейском рынке. А вот в Европе носит хорошо знакомое имя «Нубира», в США продается под маркой «Сузуки-Форенза», в Таиланде и Индии известен как «Шевроле-Оптра».

КАК ПРИВЛЕЧЬ ВНИМАНИЕ

На тест попала машина из пробной партии. Дело в том, что не исключена возможность производства именно этой модели в схожей комплектации на заводе «УзДэуАвто» в Узбекистане. Стала понятной логика дилеров, продвигающих на наш рынок никому не известную модель. Возможно, «Лацетти» сменит здесь популярную «Нексию» — не единожды перелицованному «Опелю» пора на покой. В данном случае корейская «лацетти» со своим итальянским именем выступает в качестве «разогревающей» группы перед выходом узбекской поп-звезды. После того как обанкротившийся концерн «Дэу» был взят под широкое крыло «Дженерал моторс», разработку дизайна новой модели поручили кузовному ателье Джорджетто Джуджаро (Giorgetto Giugiaro).

Это третье итальянское ателье, принимавшее участие в проектировании корейских «дэу». Специалисты «Бертоне» нарисовали «Эсперо». «Нубира» — плод фантазии дизайнеров из «Пининфаринь». «Лацетти» — яблоко от той же яблони. Только с другой ветки.

Официальные продажи «Лацетти» на европейском рынке начались в феврале. Но это не совсем те автомобили, которые планируется делать в Узбекистане. На европейский рынок будут поставлять пятидверные хэтчбеки, а наши южные соседи намерены наладить выпуск более популярных в России седанов. Если покупателям на Западе предлагается выбор из трех моторов объемом 1,4; 1,6 и 1,8 л, то под капотом узбекского седана будет только самый мощный.

УСПЕВАЕТ ТОТ, КТО НЕ ТОРОПИТСЯ

Салон по-домашнему уютен. Песочного цвета, приятная на взгляд и осязть пластмассовая отделка органично сочетается с мягким велюром сидений и вставок в дверных обивках. Все шкалы отлично читаются и не перекрываются рулем, имеющим регулировку наклона. Селектор автоматической коробки передач перемещается по «мерседесовскому зигзагу», что позволяет четко отслеживать его положение. Впрочем, обращать на это внимание нет нужды: в окошке комбинации приборов отображается режим работы. Поэтому можно посвятить себя процессу управления, не отводя взгляд в сторону.



DAEWOO LACETTI

■ Модель с кузовом седан была представлена на автосалоне в Женеве в 2003 году.

■ Для корейского рынка поставляется с двигателем объемом 1,5 л мощностью 78 кВт/ 106 л. с., агрегатируется с двумя коробками передач — четырехступенчатый «автоматом» и пятиступенчатой «механикой».

■ В зависимости от комплектации (EX, MAX, LUX) разброс цен на родине от \$17 600 до 23 000.



В день знакомства улицы Москвы были обильно посыпаны снегом, быстрого полета по проспектам не предвиделось. Чтобы не жечь напрасну бензин, утапливаю клавишу с надписью «HOLD» (дословно – сдерживание) рядом с селектором и наблюдаю за ленивыми перемещениями стрелки тахометра. В городском режиме движения она колеблется в зоне между «15» и «25» (умножьте на 100). Этого диапазона оказывается вполне достаточно, чтобы плавно передвигаться по городу. Особенно зимой. Дело в том, что в данном режиме трансмиссии автомобиль в снежной каше трогается со второй, а то и с третьей передачи и не позволяет колесам буксовать даже на голом льду. Водитель может «до судорог» вдавливать педаль акселератора – электроника хладнокровно откорректирует суетливые действия сидящего за рулем – плавно разгонит машину и переключит передачу. Причем догадаться, что это произошло, можно, лишь наблюдая за стрелкой тахометра.

А что если отключить «сдерживающий» режим? Машина стала резвее набирать скорость, а при резком старте принялась отчаянно вращать колесами, норовя сползти по уклону асфальта к тротуару. Стрелка тахометра нервно вздыбилась до цифры «50», но радости это не прибавило. Вновь нажимаю на заветную клавишу сдерживания и больше не трогаю ее до конца теста – с полторалитровым мотором «Лачетти» в любом случае не спортивный болид.

По плавности хода и поведению на дороге «Дэу-Лачетти» напоминает знакомый многим «Эсепер». Предсказуемые спокойные реакции на действия водителя, неплохая в целом шумоизоляция. Правда, на подопытной машине раздражал шум покрышек даже при езде по городу. Объяснение здесь двоякое: или сами всепогодные «Кумхо» такие шумные, или недостаточна звукоизоляция колесных арок. Кстати, в них нет подкрылков, которые весьма желательны в наших условиях.

Что касается салона – разочаровало отсутствие подлокотника в спинке заднего сиденья. Кстати, последняя не складывается, а значит, нельзя трансформировать багажный отсек.

Подушка безопасности всего одна. Наверное, корейцев, как и нас, слишком



С лаконичной и четкой панелью приборов осваиваетесь моментально.



Селектор «автомата» перемещается по «мерседесовскому зигзагу».



Под рукой водителя предусмотрен «мини-бардачок».



Спинка заднего сиденья не складывается и лишена откидного подлокотника.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

DAEWOO LACETTI

Общие данные

Размеры, мм	
длина	4500
ширина	1725
высота	1445
база	2600
колея спереди/сзади	1480/1480
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	1130
Полная масса, кг	1455
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,2
Максимальная скорость, км/ч	181
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
смешанный	9,1

Кузов

	седан
Количество дверей	4
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	275

Двигатель

	бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1498
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	78/106
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	140
	4200

Трансмиссия

Привод	передний
Коробка передач	А4

Ходовая часть

Подвеска:	
спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	175/70R14

РЕЗЮМЕ

Привлекательный внешний вид, высокая плавность хода, хорошая управляемость, отличная работа автоматической коробки передач.

Высокая цена в минимальной комплектации.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Центральный замок	•
Электростеклоподъемники передние	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Кондиционер	•
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	•
Подушка безопасности водителя	•
Цена, \$	17 600



Под капотом полуторалитровый двигатель в модной упаковке.

много на планете, поэтому о жизни пассажиров нет столь трепетной заботы, как в Европе. Ну, а излишества в виде электроприводов зеркал и задних стеклоподъемников и вовсе ни к чему. Такая полезная штука, как система ABS, здесь тоже отсутствует. Вообще-то за \$17 600 могли бы предложить набор побогаче. Машина была в минимальной комплектации EX. Правда, неизвестно, сколько такая же стоит в Корее.

Тем не менее общее впечатление от «Лацетти» хорошее. Если в Узбекистане сумеют наладить сборку этого автомобиля и, главное, снизить его цену, то наши улицы вскоре украсят свежие образцы итальянского дизайнера со знакомой эмблемой «Дэу» на капоте.

Автомобиль на тест предоставлен ООО «УЗДАВТОСЕРВИС», тел. 956-44-55.

В десятке самых продаваемых легковых автомобилей зарубежных марок в России «Форд-Фокус», «Тойота-Королла» и «Мицубиси-Лансер». Чем особенным приглянулись покупателю такие разные на первый взгляд модели? Исчерпывающий ответ вы найдете в сравнительном тесте трех машин гольф-класса на страницах мартовского номера журнала «Лимузин», выходящего в издательстве «За рулем».

Кроме того, «Лимузин» подробнейшим образом расскажет обо всех плюсах и минусах, которые необходимо учитывать, если вы собираетесь приобрести «Ниссан-Примера». Какой двигатель, коробка передач, комплектация наиболее выгодны при покупке «Ситроена-С3»? Как выбрать дополнительное оборудование для «Мерседес-Бенца» С-класса? Чем конкрет-



но отличается от предшественника новое поколение «Фольксвагена-Гольф» — с точностью до секунды, сантиметра, грамма? Какие модели компактных внедорожников на нашем рынке самые вместительные, проходимые, дешевые? Ответы на эти и многие другие вопросы читайте в мартовском номере журнала.

Тесты горячих новинок — «Кадилака-SRX», БМВ-ХЗ, «Ситроена-С2» и уже ставших популярными в России «Опеля-Корса», «Вольво-ХС70», рассказ о необычном «Рено-Вель Сатис», довольно редком на наших дорогах «СААБ 9-3-Аэро» и совершенно уникальном лунном автомобиле «Боинг» ценой \$12,9 млн. — на страницах журнала каждый откроет что-то интересное.

Не пропустите новый «Лимузин»!





ПО СВЯТЫМ МЕСТАМ

СЕРГЕЙ МИШИН

Не так давно на сайте тольяттинской фирмы «Моторика», занимающейся продажей автомобилей, появилось фото черного, с огромными колесами пикапа, в котором угадывались знакомые черты «десятки». Любопытных охладил комментарий – «Пилигрим» (так нарекли его создатели) лишь концепт, созданный для изучения потребительского спроса.

Тем не менее автомобиль показался весьма интересным, захотелось познакомиться с ним поближе – независимо от того, станет ли он товарным.

ИСТОРИЯ

Шасси «Нивы» оказалось весьма подходящим для развития темы полноприводников. Сектор этих автомобилей сразу разделился на два направления. Первое началось с рабочей лошади – рамного пикапа «Бизон», дитя станции техобслуживания «Восточное коль-

цо». Второе открыла «Мега-Лада», представив подобный пикап в облагороженном виде: «Черный принц» хоть и сорвал аплодисменты на Московском автосалоне в 1996 году, но тираж так и не обрел.

Позже, с выходом в свет пятнадцатерной «Нивы», в первом русле появился пикап на ее платформе, со временем ставший известным всем ВАЗ-2329. Второе направление ответило серий «тарзанов» – сначала с кузовами «Самары», а затем «десятки». Впрочем, эти дорогие машины массовыми не стали и нашли свое место в дорожной службе Самарской губернии.

Массовыми оказались полурамные грузовички (продолжение линии «Бизона») для перевозки мелких партий товаров. А машиной для любителей активного отдыха стал, в основном, пикап ВАЗ-2329. Альтернативой им может быть «Пилигрим».

КОНСТРУКТОР

Основа этого автомобиля – мощная рама в комплекте с силовым агрегатом, «раздаткой» и мостами «Нивы» и задней подвеской «Волги». Мотор, кстати, самый большой из вазовских – карбюраторный 2130 рабочим объемом 1,8 литра, знакомый по мини-вэну («двадцатке») или пятнадцатерной «Ниве», а кузов – от «десятки». Примечательно, что это не передняя его половинка (традиционный прием при создании пикапов), а более чем две трети, то есть передок и салон. По сути, у седана отрезали объемистый кузов, согласовав архитектуру бортов с боковиной «десятки». Поэтому у «Пилигрима», в отличие от всех предыдущих пикапов, не только пять полноценных мест, но и четыре нормальные двери! Получился седан с огромным багажником и внешностью пикапа или, если хотите, пикап с внешностью седана. Ведь герметичная крышка с газовыми упорами и замком, отпираемым с места водителя, – по сути, багажник. И вряд ли кто-нибудь надушает использовать его в качестве грузовика.



«Десятый» салон остался почти неизменным.



В моторном отсеке нашлось место для теплоаккумулятора.



Формально – кузов, по сути – удобный и объемистый багажник.

Салон у пикапа практически «десятый». Место водителя отличается лишь более высоким рычагом коробки передач да двумя дополнительными рычажками для управления «раздаткой», прижавшимися между подушками передних сидений.

Задним пассажирам досталась более вертикальная спинка сиденья. За этим изменением кроется маленькая хитрость. Спинку можно поднять (в ее верхней части для этого есть петли-шарниры) – получится люк в задней части салона. В итоге длина «грузовой платформы» превысит два метра! А если откинуть еще и задний борт, то места хватит и для трехметровых длинномеров.

ЗА РУЛЕМ

«Что за машина, сколько стоит, кто ее делает, где купить?» – всех, кто нам встретился в поездке, интересовали одни и те же вопросы. Наши наблюдения таковы. Без привычки несколько неудобно сидеть за руль. В обычную «дестку» проникаешь, двигаешь вбок-вниз, а здесь – вбок-вверх. И все бы ничего, даже широкая подножка в этом помогает,

но голову лучше поберечь – ею задеваешь верхнюю часть проема. Развитые (высокие) валики боковой поддержки у подушек сидений ограничивают пространство для входа и выхода.

На ходу впечатления весьма приятные. Тяговитый мотор позволяет ехать в любом темпе – и степенно, и вполне динамично. Легкий руль (гидроусилитель!) снимает проблемы при маневрировании. Разве что радиус поворота великоват, но это – дань трехметровой базе. Подвеска весьма комфортабельная, пикап и его пассажиры практически не замечают мелких неровностей на дороге, но очевидно, что в этом немалая заслуга больших мягких покрышек. Даже с минимальной нагрузкой задняя рессорная подвеска не кажется жесткой.

Конечно, бездорожье нашему «Пиллигриму» не по зубам. Полный привод и пониженный ряд в трансмиссии не делают его выдающимся вездеходом. Большая база и низко расположенные трубы впереди и сзади – явные ограничители геометрической проходимости. Реально особенности этой машины по-

зволяют уверенно двигаться по любым дорогам, независимо от их покрытия и состояния, в том числе и в зимнее время. Зато полный привод и большие колеса дадут заехать в понравившийся лесок или подобраться к приглянувшемуся водоему. И все это в комфортабельном салоне «десятки» с необъятным багажником.

В него, объемом не менее кубометра (!), войдут и палатка, и складная мебель, и разные снасти, и припасы, и солидный запас горючего. Хватит места для складной или надувной лодки вместе с мотором или аквалаунга. Наверняка, рыбаки-охотники и просто любители природы будут в восторге от этого автомобиля – если, конечно, он пойдет в серию.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Пиллигрим»

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4960
ширина	1700
высота	1680
база	2960
Грузоподъемность	450 кг + 5 человек



ОРИГИНАЛЫ И КОПИИ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ



Здесь нет ни конвейера, ни умелых ловких роботов, ни сварочных автоматов. В век транснациональных концернов, высоких технологий и унифицированных моделей в небольших мастерских время словно остановилось. Экстравагантные мощные автомобили собирают полукустарно — вручную на стапелях, порой просто на козлах. Такая техника спешки не приемлет. Впрочем, о высоких технологиях кустари знают не понаслышке: руки нынешних ремесленников привыкли уже не только к стали и дереву, но и к современным легким сплавам и углепластику.

МЕНЬШЕ, ДОРОЖЕ, ЛЕГЧЕ

Объемы производства крошечных фирм, разбросанных по всему миру — от Британии до Малайзии, тоже напоминают о первой четверти прошлого столетия: десятки, иногда сотни автомобилей в год. Рекордсмены-англичане умудряются продать до 600 «морганов» и даже до 1300 экземпляров марки TVR (TVR). Машины делают только по индивидуальным заказам. Подождать примерно месяц и уплатив круглую сумму (50–60 тысяч долларов не предел), покупатель получит автомобиль, который всегда будет

Голландский «Спикер-С8 Спайдер» с 4-литровым мотором «Ауди» мощностью 299 кВт/406 л. с. достигает 100 км/ч за 4,5 с и разгоняется до 300 км/ч.

Салон «Спикера» отделан кожей и алюминием.



вызывать как минимум интерес, а нередко и зависть окружающих.

В мире мелкосерийных машин два основных направления: большинство компаний строят оригинальные спортивные купе и родстеры, другие специализируются на репликарах – копиях знаменитых моделей 1930–1960-х гг. Впрочем, последние лишь внешне напоминают старые машины, характеристики – тоже вполне спортивные. В технологии изготовления оригиналов и копий много общего, но компоновки, как правило, разнятся.

В самых мощных, авангардных по дизайну машинах двигатель устанавливается в базе, за сиденьями. Наилучшая развесовка – одно из главных требований к настоящему спорткару. В основе кузова – легкий сварной

каркас из труб разного сечения, обычно – квадратных, прямоугольных, треугольных. Традиционно их делали из стали, иногда из стоек к коррозии хромомолибденовых сплавов, в последние годы – часто из алюминия.

Легкие трубы изготавливают методом гидроформования специализированные предприятия. «Кустари» кропотливо сваривают каркас (иногда усиленный центральной трубой – хребтовой рамой), анодируют его, дополнительно защищая от коррозии и подготавливая поверхность для клея: им крепят наружные, тоже алюминиевые детали кузова. Крылья, панели дверей, капоты и багажники часто выстукивают вручную на деревянных шаблонах. Такой технологии, например, придерживается британская компания «Эй-Си», особо

гордясь тем, что кузова мощных эффектных родстеров делают точно так же, как в 1960-х, когда появилась знаменитая модель «Кобра» – «бабушка» нынешних, почти не изменившихся внешне автомобилей.

Как правило, соединения усиливают заклепками. Конструкция получается не только легкой, но и жесткой. Разумеется, спереди и сзади предусмотрены сминаемые жертвенные зоны. Закон един для всех: путь на дороге общего пользования откроют лишь автомобилью, выдержавшему сертификационные испытания.

Помимо алюминия, наружные панели часто изготавливают из стеклопластика, а каркас иногда... из дерева. Его предпочитают конструкторы известной британской фирмы «Морган», чьи репли-

кары – подражание... самой себе. Машины внешне почти не изменились по сравнению с предками из 1930-х. Даже самую новую модель – «Аэро-8» (ЗР, 2004, № 1) стилизуют под ретро и строят по дедовским рецептам. При этом каркас из ясеня уживается с алюминиевым днищем, собранным из 32 деталей на высокопрочном авиационном клее и заклепках. По утверждению инженеров «Моргана», деревянно-алюминиевая конструкция прекрасно показала себя в краш-тестах.

На другом технологическом полюсе – ультрасовременный (и супердорогой) углепластик. С ним, в частности, предпочитают работать на фирме «Пагани». Кузов модели «Зонда» – это, по сути, три углепластиковых модуля на алюминиевой раме. Средний, естественно, са-



«Тиммис-Форд» родом из Канады похож на предка 1934 года как две капли воды. Даже в основе 125-сильного двигателя агрегат конструкции 1930-х.



Под капот «Эй-Си-Кобра 427» – копии модели 1960-х – ставят моторы V8 мощностью до 404 кВт/550 л. с.



Сердце «Пагани-Зонда S7.3» – 7,3-литровый двигатель V12 «Мерседес-Бенц», доведенный фирмой AMG. При 5900 об/мин он развивает 408 кВт/555 л. с. Максимальная скорость – 340 км/ч.



Современное прочтение «Оберна», кузов которого в начале 1930-х создал выходец из России Алексей Сахновский: мотор V8 объемом 5,3 л развивает 224 кВт/305 л. с.

мый прочный, оберегает водителя и его спутника при аварии.

Как ни странно, «каркасно-панельная» конструкция не только легка, но и технологична – конечно, для мелкосерийного производства. Варьируя размеры основных деталей, можно строить несколько близких по конструкции моделей, различающихся габаритами, колесной базой, колеей.

ПО ДРЕВНИМ РЕЦЕПТАМ

Репликары, которых особенно много в США, как правило, сохраняют компоновочные схемы прототипов: ведущие колеса – задние, их подвеска – зависимая. Но если рама «Дюэзенберга» – стальная с Х-образной поперечиной – практически такая же, как на однофамильце начала 1930-х, то создатели современного «Оберна» предпочли каркас из углеродистого пластика.

Британская компания «Чесил» выпускает «Порше-356»... 1957 года. Внешне машину отличит разве что искусственный знаток раритетов. Даже подвески, как и у оригинала, – торсионные (правда, можно, заказать и пружинные). Кузов – стеклопластиковый на трубчатом каркасе, «фольксвагеновские» моторы, конечно же, установлены сзади, только современные – жидкостного охлаждения (объемом 1,6–2 л).

Пожалуй, самый оригинальный способ сделать ва-

риацию на тему ретро – использовать в качестве «сырья»... старый автомобиль. Так поступает испанская фирма «Игуана»: она скупает «Рено-4», популярные в Европе в 1960-х. Рецепт прост: к кузову пристраивают переднее оперение, крылья, фары в стиле ретро (по заказу прежний универсал превращают в кабриолет или пикап), ходовую реставрируют. Такой репликар можно купить за 8500–9500 евро, комплект деталей для самостоятельного творчества обойдется в 3–4 раза дешевле.

Похожий подход у небольшой канадской компании «Тиммис». Она использует детали «Фордов-V8» середины 1930-х (их на Аме-



«Морган-Плас 8», внешне почти не отличающийся от собственных «дедушек» из 1930-х, дебютировал в 1968-м. Нынче машины оснащают 190-сильным мотором V8.



Алюминиевое днище и ясеневый каркас «Моргана-Аэро».

риканском континенте сохранилась немало) – рамы, решетки радиаторов, колеса, приборные панели, элементы декора. Моторы – капитально отремонтированные по современным технологиям и заметно форсированные, от оригиналь-

ной коробки передач остается, по сути, только корпус. Кузова – новые, но точно копирующие родстеры 1934 года. Производители утверждают, что автомобиль способен достичь 160 км/ч, но рекомендуют придерживаться крейсерских 80.

На «ТВР-Цербера» ставят шести- или восьмичилиндровые двигатели; их мощность – от 268 кВт/365 л. с. до 313 кВт/426 л. с. Топ-версия достигает 314 км/ч.





КОГДА СОЙДЕТ СНЕГ...

СЕРГЕЙ МИШИН.
ФОТО АВТОРА

Отечественные шинники не балуют нас новинками. Лишь Ярославцы летом прошлого года обновили своего «Медведя» моделью Я-660. А потому наш тест летних шин размерностью 175/70R13 посвящен в основном «иномаркам».

Среди них «Клебер Вьяксер», «Гиславед Спид-616», «Нокиан NRT-2», малоизвестная «Фульда Диадем Линеро», практически неизвестная «Фалкен Синкера Sn-816» и самые новые модели «Бриджстоун-В700А», «Контти Эко Контакт-3», «Мишлен Энерджи Е3В» и «Пирелли P2500 Евро». Все шины – летние, за исключением всесезонки, «Нокиан» и «Пирелли». Рисунки протектора – симметричный, направленный и асимметричный.

Чтобы лучше представить себе возможности современных шин, мы сравниваем их с хорошо известной И-391 нижекамского производства. Выбор на нее пал по двум причинам. Первая – эту шину НИИШП создавал специально для «десятого» семейства, а наш тестовый автомобиль – универсал ВАЗ-2111. Вторая – И-391 самая массовая 13-дюймовая модель, ставшая в России бестселлером. Однако, кроме нижекамского варианта этой шины, есть еще три – производства «Белшины», «Волтайра» и «Уралшины». «Каму» выбрали потому, что она – лучшая из своих сестер (см. ЗР, 2003, № 6).

Любопытно, что все шины оказались с индексом «Т», означающим, что езда на них допустима со скоростью

190 км/ч. Исключением стал лишь наш эталон – индекс скорости «Н» (210 км/ч) и всесезонность, позволяющая использовать ее крутлый год.

Все испытания проводили по уже existing и хорошо знакомой читателям ЗР методике. Лишь совсем немного изменили общий зачет: более значимой стала скорость выполнения «переставки» на мокром покрытии, а торможением «посуху» пожертвовали – мокрая дорога все же опаснее. Но максимально возможная сумма баллов осталась неизменной – 400.

Измерительная аппаратура – комплекс «Датрон» с датчиком скорости «Корревит» и расходомер «Пирбург».

Итоги испытаний оказались весьма интересными. В общем зачете «Кама»

11

Nokian NRT-2

Производитель – Финляндия

**120 баллов**

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,2 кг
■ Особенности	— направленный рисунок протектора, всесезонная
■ Цена в Москве	1540 руб.
■ Соотношение цена/качество	12,83

■ Последнее место – результат почти полного провала по всем позициям. Самые низкие оценочные свойства, за исключением торможения на сухом покрытии, самые низкие оценки за управляемость. Автомобиль на этих шинах в быстрых поворотах склонен к раннему, пугающему водителя заносу. «Размазанное» поведение и почти полное отсутствие информативности на руле. Хуже ведет себя лишь «Фалкен».

■ Похвастать финские покрышки могут только хорошей курсовой устойчивостью, средним, по отношению к остальным шинам, показателями тормозного пути на сухом асфальте, расходом топлива на высокой скорости и плавностью хода. Видимо, обладатели этих шин вправе рассчитывать на их высокую долговечность.

■ Еще одно возможное объяснение полученных результатов – всесезонное назначение покрышек. Похоже, их зимние плюсы перекрываются летними минусами.

➤ Тормозные качества на сухом покрытии выше среднего, хорошая курсовая устойчивость.

● Низкие сцепные свойства и управляемость на мокром покрытии.

P. S. По информации из первых рук, состав резины протектора Nokian NRT-2 полностью обновлен в ноябре прошлого года. Изменения имели целью улучшение сцепных свойств на мокром покрытии.

И-391 (напомним, она впервые появилась в продаже в 1996 году) неожиданно для всех «обограла» четырех основных участников. Это дало нам право включить ее в основной состав, так что задуманный тест десяти шин превратился в полноценное сравнение одиннадцати.

В нем представлены все три ценовые категории: «эконом» – Я-660 и И-391, «бизнес-класс» – «Клебер», «Гиславед»,

10

«Медведь» Я-660

Производитель – Ярославль

**126 баллов**

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,5 мм
■ Масса шины	6,8 кг
■ Особенности	— направленный рисунок протектора
■ Цена в Москве	700 руб.
■ Соотношение цена/качество	5,56

■ Рисунок протектора этот «Медведь» очень похож на финскую «Нокан», которую ЯШЗ удалось обогнать (правда, совсем чуть-чуть). Да и причина обгона, думается, ясна – в отличие от финской всесезонки, ярославская шина чисто летняя.

■ У нее короче путь торможения на мокром покрытии, лучше управляемость – не происходит затяжных заносов. И все же в критических ситуациях на этих шинах лучше тормозить, чем поворачивать.

■ По сопротивлению качению и расходу топлива ярославские и финские покрышки очень близки, а курсовая устойчивость и комфорт Я-660 – на самом низком уровне.

■ В целом ярославские и финские покрышки примерно одного уровня.

➤ Приемлемые торможение и управляемость.

● Низкие поперечные сцепные свойства, неудовлетворительная курсовая устойчивость, низкий уровень комфорта.

9

Falken Sinkera Sn-816

Производитель – Япония

**189 баллов**

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,0 кг
■ Цена в Москве	1300 руб.
■ Соотношение цена/качество	6,88

■ Очень любопытный, доселе неизвестный в России экзemplар. Отличается малым сопротивлением качению на низких скоростях. Выбор со скорости 80 км/ч на 100 (1) метров больше, чем у ближайшего соперника, а отсюда самый малый расход топлива и лучшая динамика, показанная ВАЗ-2111 на этих шинах. При этом шины могут похвастать отличной плавностью хода и хорошей курсовой устойчивостью.

■ Зато очень слабо тормозят на сухом покрытии, показали низкие поперечные сцепные свойства на мокром и неудовлетворительную управляемость на любом покрытии. Создается впечатление, что эти шины предназначены только для тепличных условий, когда нет ни дождей, ни экстренных торможений.

➤ Выдающаяся топливная экономичность, хорошая плавность хода.

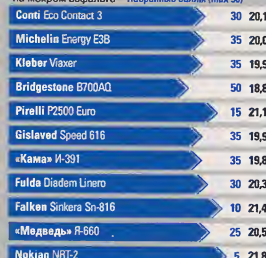
● Самые плохие параметры торможения на сухом покрытии, управляемости и поперечных сцепных свойств на мокром покрытии.

Тормозной путь (60 – 0 км/ч), м

на сухом асфальте



на мокром асфальте



8

Fulda Diadem Linero

Производитель – Польша



203 балла

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,4 кг
■ Особенность	— направленный рисунок протектора
■ Цена в Москве	1430 руб.
■ Соотношение цена/качество	7,04

■ Главный козырь этих польских шин – отлично держат дорогу. Хорошо тормозят на любом покрытии, имеют неплохие поперечные сцепные свойства. Управляемость, особенно посуху, вполне приличная – в быстром повороте возникает легкий занос. На мокрой дороге – чуть хуже, здесь предел обозначен плавным сносом передней оси, а при увеличении скорости – заносом, переходящим в боковое скольжение автомобиля.

■ Недостатки – высокое сопротивление качению на малых скоростях и невысокий уровень комфорта.

■ Эти шины – для хороших дорог. В наших условиях лучше всего проявят себя в дальних поездках, так как в городе у машины с ними тяжела баранка. «Десятке» в такой обуви не помешал бы усилитель руля.

➤ Отличная курсовая устойчивость, хорошая управляемость на мокром асфальте.

➤ Низкий уровень комфорта, высокий коэффициент сопротивления качению, высокое усилие на рулевом колесе.

7

«Кама» И-391

Производитель – Нижнекамск



213 баллов

■ Максимальная скорость	210 км/ч (индекс «H»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,9 кг
■ Цена в Москве	600 руб.
■ Соотношение цена/качество	2,82

■ Эти шины заставили вспомнить историю пятiletней давности. Тогда Бл-85, служившая в тесте точкой отсчета, неожиданно вошла в основной состав. Здесь ситуация повторилась. У «старого коня» оказались наилучшие способности к торможению на сухом покрытии и очень хорошие на мокром. Хороша управляемость, хотя боковые сцепные свойства оставляют желать лучшего.

■ Проблемы невысокая курсовая устойчивость и повышенное сопротивление качению – те же, что у более современных моделей. А если учесть ее всеобщее, итоговое седьмое место, да еще в такой конкуренции, – очень неплохой результат для семилетней шины.

➤ Лучшие показатели торможения на сухом покрытии и очень хорошие – на мокром. Лидер теста по соотношению цена/качество. Лучшей шины за 600 руб., наверное, не найти.

➤ Предостереженные боковые сцепные свойства, недостаточно высокая курсовая устойчивость, большое сопротивление качению.

6

Gislaved Speed 616

Производитель – Румыния



224 балла

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,2 мм
■ Масса шины	6,2 кг
■ Цена в Москве	1785 руб.
■ Соотношение цена/качество	7,97

■ Шины с хорошими поперечными сцепными свойствами. Да и тормозят на уровне выше среднего. Для симметричного рисунка протектора «Гиславед» обладает весьма высокой стабильностью сцепных свойств и на сухом, и на мокром покрытии. Однако быстро ездить на этих покрышках не следует, поскольку управляемость «десятки» на них – посредственная, что на сухой, что на мокрой дороге. На высоких скоростях автомобиль срывается в резкий, прогрессирующий занос.

■ Занять более почетное место «Гиславед» помешали маленький выбег, нескромные расходы топлива и посредственная курсовая устойчивость.

■ Покрышки с комфортом среднего уровня для тех, кто готов платить повышенным расходом топлива за хорошие, довольно стабильные сцепные свойства. И все же 1785 руб. за нее – слишком дорого.

➤ Высокие поперечные сцепные свойства на сухом покрытии, тормозят «выше среднего».

➤ Высокий коэффициент сопротивления качению, низкая топливная экономичность.

Предельная скорость при маневре «верстака», км/ч



на мокром асфальте



Расход топлива на V передаче при скорости 90 км/ч, л/100 км



5

Pirelli P2500 Euro
Производитель – Испания



242 балла

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,3 кг
■ Особенности	– направленный рисунок протектора типа «M+S»
■ Цена в Москве	1420 руб.
■ Соотношение цена/качество	5,87

■ Чем выше место, тем ровнее показатели шин. Явных провалов у этой «Пирелли» нет. Небольшие минусы по части торможения на мокром покрытии, плавности хода и сопротивления качению.

■ Это управляемость на любом покрытии хороша, а курсовая устойчивость и того лучше – автомобиль идет по дороге, как стрела. Остальные характеристики – среднего уровня или чуть выше, несмотря на то что шина типа «M+S», то есть создана для грязи и снега.

■ Пригодится тем, кто ездит не только по асфальтовым, но и по проселочным дорогам: позволяет автомобилю уверенно чувствовать себя на грунтовке.

⚡ Отличная курсовая устойчивость, хорошая управляемость на любом покрытии, неплохая экономичность.

⚡ Торможение на мокром покрытии ниже среднего, довольно шумная.

4

Bridgestone B700AQ
Производитель – Япония



246 баллов

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	7,1 кг
■ Цена в Москве	1525 руб.
■ Соотношение цена/качество	6,20

■ Шины для асфальта. Не советуем на них связывать на проселок или на траву, тем более в сырую погоду. Зато на асфальте – и на сухом, и на мокром – сцепные свойства очень высоки. К сожалению, «семисотый» «Бридж» не сошелся характером с «десяткой». Сочетание явно высоких боковых сцепных свойств с характеристиками увода не подходит этому автомобилю из-за его несколько запаздывающей реакции на поворот руля. Будь вместо «десятки» более строгая в управлении «Самара», «Бриджстоун» значительно продвинулся бы в нашей таблице по рангам. Заметим, что управляемость «десятки» на других шинах вполне приемлема.

■ Шины таит в характере спортивные черты, хотя это не отражено ни в названии, ни в рисунке протектора. Увы, у «Бриджстоуна» есть и недостатки – высокая жесткость и большое сопротивление качению.

⚡ Отличные «тормоза», лучшие на мокром покрытии, хорошая курсовая устойчивость.

⚡ Высокое сопротивление качению, очень жесткая и тяжелая шина.

3

Kleber Viaxer
Производитель – Польша



252 балла

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,4 кг
■ Цена в Москве	1400 руб.
■ Соотношение цена/качество	5,56

■ По управляемости «Клебер», в отличие от «Бриджстоуна», подошел «десятке» так, будто создавался специально для нее. На этих шинах достигнуто самая высокая скорость в «переставке» на сухом асфальте. Впрочем, призовое место «Клеберу» удалось занять не только благодаря сочетанию отличных сцепных свойств, удобных характеристик и управляемости без сюрпризов: помогло и отсутствие ярко выраженных недостатков.

■ Хотя есть и слабости – например, неплохо бы снизить шум и сопротивление качению. Небольшие претензии и к курсовой устойчивости. К тому же на мокром покрытии сцепные свойства этих шин заметно снижаются по сравнению с теми, что были на сухом. Впрочем, для покрышек с симметричным рисунком протектора это закономерно.

⚡ Отличное сочетание поперечных сцепных свойств с удобными характеристиками на сухом асфальте, хорошее торможение на сухом покрытии.

⚡ Высокое сопротивление качению, расход топлива выше среднего, значительный уровень шума.

Расход топлива на V передаче при скорости 120 км/ч, л/100 км

Наибольшие баллы (итого 20)

Conti Eco Contact 3	18	7.5
Michelin Energy E3B	14	7.6
Kleber Viaxer	6	7.8
Bridgestone B700AQ	10	7.7
Pirelli P2500 Euro	14	7.6
Gislaved Speed 616	2	7.9
«Кама» И-391	6	7.8
Falda Diadem Linero	6	7.8
Falken Sinker Sn-816	20	7.4
«Медведь» Я-660	6	7.8
Nokian NRT-2	10	7.7

Время разгона от 40 до 120 км/ч на IV передаче, с

Наибольшие баллы (итого 10)

Conti Eco Contact 3	6	33.1
Michelin Energy E3B	4	33.4
Kleber Viaxer	7	32.8
Bridgestone B700AQ	2	33.8
Pirelli P2500 Euro	2	33.9
Gislaved Speed 616	2	33.8
«Кама» И-391	2	33.9
Falda Diadem Linero	1	34.2
Falken Sinker Sn-816	10	32.1
«Медведь» Я-660	1	34.2
Nokian NRT-2	2	33.8

Выбор со скоростью 80 км/ч, м

Наибольшие баллы (итого 10)

Conti Eco Contact 3	6	1325
Michelin Energy E3B	5	1302
Kleber Viaxer	3	1237
Bridgestone B700AQ	2	1204
Pirelli P2500 Euro	4	1261
Gislaved Speed 616	1	1177
«Кама» И-391	1	1200
Falda Diadem Linero	1	1193
Falken Sinker Sn-816	10	1452
«Медведь» Я-660	4	1257
Nokian NRT-2	6	1269

2

Michelin Energy E3B

Производитель – Великобритания



296 баллов

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,0 мм
■ Масса шины	6,2 кг
■ Особенность – асимметричный рисунок протектора	
■ Цена в Москве	1838 руб.
■ Соотношение цена/качество	6,21

■ Почти все хорошо или даже отлично, по управляемости равновесию «Пирелли» и лишь немного уступают лидеру теста. По сочетанию боковых сцепных свойств и увеселительных характеристик эквивалентны «Контини» и «Бриджстоун». Портит картину это самое «липкое», под которым скрывается, пожалуй, самое неприятное.

■ У «Мишлен» очень слабые тормоза на сухом асфальте. Причем, если интенсивно тормозить на грани блокировки – торможение очень эффективное, но чуть пережал – «Мишлен» резко срывается в юз, а замедление при этом резко падает.

■ Второе замечание касается курсовой устойчивости. Автомобиль чувствует даже мелкие продольные неровности, «плавает», требуя к себе повышенного внимания.

■ Высокие поперечные сцепные свойства, особенно на мокром покрытии, хорошая управляемость, отличный комфорт.

■ Самые плохие результаты торможения на сухом покрытии, невысокая курсовая устойчивость, великовато сопротивление качению.

1

Conti Eco Contact 3

Производитель – Германия



309 баллов

■ Максимальная скорость	190 км/ч (индекс «Т»)
■ Глубина рисунка протектора	8,1 мм
■ Масса шины	6,0 кг
■ Особенность – асимметричный рисунок протектора	
■ Цена в Москве	1610 руб.
■ Соотношение цена/качество	5,21

■ Лидер нашего состязания. В большинстве номинаций – хорошо или отлично. Самое яркое качество этих шин – управляемость. На сухом покрытии в пределах совсем легкого заноса помогает прописать нужную траекторию. На мокром – такой же легкой, немаловажный плюс передка.

■ Ни в одном упражнении «Контини» не опустился ниже средних результатов. Единственная номинация, в которой эта шина «ниже среднего», – плавность хода. И то претензии появляются только при быстром движении по загорному шоссе, а на малых скоростях (до 60 км/ч) автомобиль катится удивительно мягко.

■ Очень хорошая шина, но она, так же как «Бриджстоун», «Клебер» и «Мишлен», создана только для асфальта.

■ Высокие поперечные сцепные свойства в сочетании с увеселительными характеристиками на любом покрытии, отличная управляемость на любом покрытии, низкий расход топлива.

■ Плавность хода оставляет желать лучшего.

«Нокиан» и «Фульда». И «Плокс» – «Бриджстоун», «Континеталь», «Мишлен» и «Пирелли».

Лидирующие позиции заняли именитые «Континеталь» и «Мишлен». Обе с асимметричным рисунком протектора (одна половинка ориентирована на сухое покрытие, вторая – на мокрое). Среди симметричных и направленных протекторов в общем зачете явного лидерства не выявлено, но прослеживается закономерность в том, что разница скоростью при заезде на сухом и мокром покрытии у направленных меньше, чем у симметричных. Исключение – «Бриджстоун», который на мокром асфальте выглядит не хуже, чем на сухом. Считаем, что в пользовании удобнее все же шины с симметричным рисунком – ведь с запаской, смонтированной под правую сторону, обязательно прокопалось левое колесо! Ставить же шину задом наперед не очень здорово.

Отметим, что протестированные нами покрышки отличаются высокими сцепными свойствами и стабильностью как на сухом, так и на мокром покрытии. Слово «покрытие» здесь ключевое – на грунтовых дорогах или просто в поле и на траве они беспомощны (уву, результаты такой оценки, полученной в ходе обкатки, остались за кадром). Особенно если выпала утренняя роса или брызнул небольшой дождик. Поэтому тем, кто хотя бы изредка съезжает с асфальта на проселок, рекомендуем присмотреться к шинам с индексом «M+S» или «All season».

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий ПАВЛОВ, Андрей ОБРАЗУМОВ, Евгений ЛАРИН и Антон МИШИН.



Редакция благодарит за техническую поддержку тюльятинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», представительства шинных компаний Nokian, Fulda, Falken, Bridgestone, Continental, Michelin, Pirelli, а также сотрудников автополигона СТЦ ВАЗа.

ОЦЕНКА КАЧЕСТВ ШИН (БАЛЛЫ)

Шина	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт	
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум
	max 30	max 40	max 20	max 30	max 30
Conti Eco Contact 3	30	40	16	15	21
Michelin Energy E3B	27	36	16	30	30
Kleber Viaxer	21	28	8	15	9
Bridgestone B700AQ	18	24	16	3	21
Pirelli P2500 Euro	27	36	20	15	9
Giulaved Speed 616	18	24	8	15	21
«Кама» И-391	21	28	8	15	21
Fulda Diadem Linero	27	28	20	3	9
Falken Sinker Sn-816	21	4	16	30	9
«Мелведь» R-660	18	16	2	3	3
Nokian NRT-2	12	8	16	15	9

«АКЦЕНТ» – ВИД В ТРИ ЧЕТВЕРТИ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HYUNDAI ACCENT	1,5 MPI SOHC	1,5 MPI DOHC*
Общие данные		
Рабочий объем, см³	1495	
Максимальная скорость, км/ч	173	181
Разгон 0–60 км/ч, с	5,0	4,5
Разгон 0–100 км/ч, с	11,5	10,5
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	9,82	9,93
загородный цикл	6,33	6,10
смешанный цикл	7,46	7,52*
Кол-во клапанов на цилиндр		
	3	4
Мощность, кВт/л. с.		
при 6000	89/91	75/102
при 5500	5500	5300
Макс. крутящий момент, Н·м		
при 4000	132	136
при 3000	3000	3000
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV передача)	11,6	11,3
* механической трансмиссии		

В конце прошлого года появились слухи о новой модификации «Хенд-Акцент» российской сборки, оснащенной мотором объемом 1,5 л, но не с четырьмя, а с тремя клапанами на цилиндр. Официальной информации (на момент подготовки публикации) у дилеров ТагАЗа не было, зато машины с этим мотором уже появились в продаже. Мы обратились на завод и узнали вот что.

Как известно, «Акцент» собирают не только в России, но и, например, в США и Австралии. На эти рынки поступает 16-клапанный мотор G4EC мощностью 75 кВт/102 л. с. с двумя распределителями. Для России изначально планировался 12-клапанный вариант G4EB с одним распределителем – 66 кВт/91 л. с. Но при заключении договора российской сторона настояла на комплектации более мощным двигателем – чем мы хуже Америки? Не вдаваясь глубже во взаимоотношения партнеров, сообщим: шестнадцатиклапанные моторы ТагАЗу... просто не хватает. Выход найден: дабы не срывать план выпуска «акцент», часть машинокомплектов (около 10%) идет с 12-клапанными моторами.

Нас волнует в данном случае, что получает потребитель. Во-первых, цена авто-

мобиля не зависит от модели двигателя. Несколько странно, но факт. Помимо четырех клапанов и одного распределителя, «недоисчисляем» 11 л. с. и 4 Н·м крутящего момента. Это, естественно, сказывается на динамике разгона до сотни (на секунду медленнее) и максимальной скорости (на 8 км/ч меньше). Однако забудем о парадных цифрах, рядовому владельцу важно другое – с комфортом, в широком смысле, доехать из пункта А в пункт Б, не тратьте лишних денег на содержание и иметь надежный автомобиль. Здесь-то «Акцент» практически ничего не потерял и не приобрел. Он остался тем же приятным «горожаном». Так в чем же разница между тремя и четырьмя «четвертями», имея в виду число клапанов?

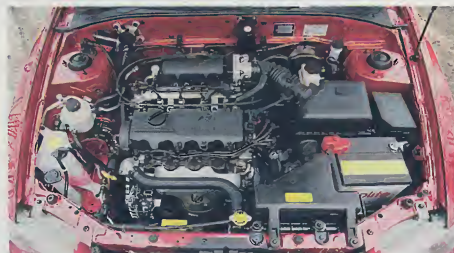
Машина с менее мощным мотором предлагается только в двух комплектациях: с электропакетом (\$11 590) и без него (\$10 990), но только с механической коробкой передач. «Топовой» – с антиблокировочной системой

тормозов и подушкой безопасности – для 12-клапанного «Акцента» не предусмотрена. Автоматическую коробку передач предлагают только на 16-клапанных «акцентах». А вот гидросилителем руля и кондиционером укомплектованы все без исключения автомобили.

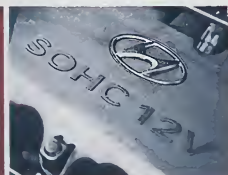
Немаловажна и другая сторона покупки: налоги и ставка ОСАГО тоже различаются. Хорошо известным мотор с 16 клапанами чуть заступает за черту в 100 л. с., и платить дорожный налог на него в Москве приходится из расчета 15 рублей с «кобылки», тогда как за менее мощный мотор – всего по 5 руб. ОСАГО (снова расчет для столицы) облегчит ваш кошелек еще на \$148 или 3965 рублей соответственно. Итого – за шестнадцатиклапанный «Акцент» придется отдавать в казну 6678 рублей ежегодно, за «три четверти» – 4415, ровно на треть меньше.

На фоне цены автомобиля в 11 000–12 000 долларов разница невелика, но согласитесь: платить налоги, по сути, за одно и то же удовольствие на тридцать процентов больше вряд ли целесообразно. □

Редакция благодарит автосалон «АКЦЕНТ-АВТО» за содействие при подготовке материала.



Пластиковая крышка мотора сообщит вам о числе клапанов, а табличка подскажет модель двигателя.





НЕДЕТСКИЙ ЛЕПЕТ

МАКСИМ САЧКОВ

Автомобили подобны живым существам: малыши постепенно набирают сантиметры и килограммы, переходят из одного класса в другой. Их сменяют новые маленькие модели, но и они потихоньку тянутся за взрослыми. Современные компакты готовы везти пять пассажиров, обеспечивая им должную безопасность. Кроме того, малыши всюю балуются электронными штучками, которыми раньше хвастались только большие машины.

Вот живые примеры: у барьера подросший «Смарт», получивший имя «Фо-фо» (for four – «для четырех»), и оппонент с Востока – «КИА-Пиканто». С виду – маленькие дети, а по замашкам?

ВНИМАНИЕ, ВОЗДУХ!

Разработчики проектировали «Пиканто» с прицелом на европейский рынок. Значит, машина должна быть пятиместной, с отдельными дверями для зад-



Фирменный стиль «Смarta» – двухцветный интерьер. Кстати, и экстерьер тоже.



Изящным салон «Пиканто» не назовешь, скорее добротным.

них пассажиров. И – побольше воздуха в салоне!

Производители утверждают: скромный по габаритам «Пиканто» очень просторен. Похоже, так и есть. Ширина в плечах передних сиденьев – 1290 мм, сзади на 2 мм больше. Конечно, трем дородным вольготно не будет. Но, скажем, в поездке из гостей до дома можно

и потерпеть. Ну а ехать впятером на маленьком автомобильчике в отпуск вряд ли кому-то придет в голову.

В «Фофо» дышится свободнее. Но не стоит забывать, что по ширине и длине он превосходит оппонента. Покупатель «Смарта» (впрочем, как и «Пиканто») может выбрать между четырех- и пятиместным вариантами салонов. Внут-

ренние размеры одинаковые, отличие – в дополнительных ремне безопасности и подголовнике. Кстати, о доплате за пятое место корейцы молчат, а немцы обещают продавать такие автомобили по одной цене.

Извечная проблема маленьких машин: нет места для поклажи. Чудес и в наш век не бывает: выдающимися размерами багажник «Пиканто» не отличается – 157 л. Как и положено современному автомобилю, спинка заднего сиденья складывается по частям в соотношении 40:60. Разложите ее вровень с полом багажника – получите грузовой отсек объемом в пять раз больше. Войдут сумки со спортивной одеждой и даже пара горных велосипедов.

С неразложенными сиденьями багажник «Фофо» вместительней. Кроме того, задний диван можно подвинуть на 150 мм, если, конечно, согласятся пассажиры. Кстати, хотя «Смарт» снаружи крупнее, за передними сиденьями не намного свободнее, чем в «Пиканто».

«Фофо» хвастается некоторыми любопытными вещичками, подчеркивающими чуткую заботу о ездоках. Например, по заказу между передними сиденьями устанавливают multifunctional подлокотник. После нехитрых манипуляций он станет столиком для задних сиденьев.





Для большего комфорта в «Смарт» между спинкой сиденья и дверями установлены дополнительные подушки.



Скелет «Фофо» – стальная клетка безопасности. Большинство наружных панелей кузова – пластиковые.



Салон «Смарт-Фофо» легко перепланировать.



МЕЛОЧИ КОМФОРТНОЙ ЖИЗНИ
Давно минули времена, когда мини-автомобили были лишены удобств. Теперь их хоть отбавляй, правда, за многие придется доплатить к базовой стоимости. В первую очередь, владельцу «Пиканто». Ассортимент дополнительного оборудования «корейца» богат: электростеклоподъемники, климат-контроль, подогрев сидений, зеркала с электроприводами и т. д. и т. п.

Большинство из этих приятных «излишеств» у «Фофо» в базовой комплектации. А в качестве опций предлагают оборудование, которому позавидуют многие автомобили более высоких классов. Например, аудиосистема с динамиками разной частоты, сабвуфером и MP3-плеером, навигация. А еще встроенный телефон и даже выход во Всемирную паутину. Для пушного комфорта – руль с многочисленными кно-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ						
	SMART FORFOUR			KIA PICANTO		
■ Общие данные						
Размеры, мм:						
длина		3752				3495
ширина		1684				1595
высота		1450				1480
Колесная база, мм		2500				2370
Колес, мм:						
передних		1460				1400
задних		1445				1385
Радиус поворота, м		5,25				4,6
Объем багажника, л		268-910				157-882
■ Кузов						
Кол-во дверей		5				
Число мест		4 (5)				
■ Двигатель бензиновый						
Расположение, число цилиндров	P3	P4	P4	P4	P4	
Рабочий объем, см³	1124	1332	1499	999	1086	
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	55/75 н. д.	70/95 н. д.	80/109 н. д.	46,2/60 5500	47,7/64 5500	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	100 3500	125 4000	145 4000	86,3 4500	94,1 3000	
■ Трансмиссия						
Привод	на переднюю ось					
Коробка передач	M5 или A6			M5 или A4		
■ Ходовая часть						
Подвеска: спереди	тип «Мак-Ферсон» со стабилизатором					
сзади	упругая поперечная балка					
Размер шин	175/65R14		155/R13			
	195/50R15		165/R14			
	205/45R16		175/50R15			

почками, чтобы управлять этими инструментами, не снимая рук со штурвала.

Бороться с атмосферными осадками и брызгами из-под колес встречных машин водителю «Фофо» помогает датчик дождя. С наступлением сумерек автомобильчик так же самостоятельно зажжет фары.

Забывчивый «Смарт» даже помогает водителю найти ночью дорогу от машины до дома. Допустим, вы подъезжаете к знакомым дверям и выключаете зажигание. Фары автоматически гаснут, чтобы не разряжать аккумулятор. Выгружаете поклажу, нажимаете на кнопку брелока и, закрыв дверные замки, машинка зажигает фары, освещающая путь. Через 12 секунд свет гаснет. Не успели идти до двери? Нажмите дважды на брелок, получите дополнительное время.

Будущему владельцу «Фофо» предлагают выбрать и крышу над головой. Самая простая – пластиковая. Насладиться солнечными лучами позволит прозрачный потолок площадью 1,4 м², дополненный шторкой. Любителей прокатиться с ветерком (в прямом



Пассажиры «Пиканто» «держат спины»: посадка ближе к вертикальной.



Двигатели «Пиканто» объемом 1 и 1,1 л укладываются в нормы Евро III и IV.



Благодаря высокому потолку «Пиканто» не сильно уступает «Фофо» в объеме грузового отделения.



ЗАЩИЩАЙТЕСЬ!

В смысле!) привлечет люк с электроприводом; его можно врезать как в глухую, так и в прозрачную крышу.

ЗАЩИЩАЙТЕСЬ! Безопасности автомобилей конструкторы уделили особое внимание: ведь спасительного «железа», поглощающего энергию удара, у маленьких машинок не так много. Поэтому в штатной комплектации «Пиканто» оснащают фронтальными подушками для водителя и переднего пассажира. Дополнительно можно купить пару боковых «воздушных мешков», спрятанных в спинках передних сидений. Их датчи-

ки установлены в центральных стойках. «Фофо» располагает аналогичным арсеналом. Кроме того, за дополнительную плату автомобиль комплектуют безопасными «занавесками», которые защитят головы ездовых при боковом ударе.

Безопасность маленьких пассажиров, вероятно, лишь через несколько лет будет возведена в ранг закона. Но производители готовы позаботиться о потенциальных покупателях уже сейчас. На обоих автомобилях предусмотрена система крепления детских сидений «Изофикс»: она помогает избежать тяжелых последствий при аварии.

В основе кузова «Фофо» – стальной каркас, так называемая клетка безопасности. Дополнительную жесткость ей придает пол, усиленный продольными и поперечными профилями. А наружные панели из термопластичного материала окрашены эмалями на водной основе и хорошо поддаются рециклингу.

ПРОГУЛКА ПО ПЛАТФОРМАМ

Даже с самыми слабыми моторами максимальная скорость «Смарт» и КИА переваливает за 150 км/ч. Особыми техническими изысками бензиновые двигатели не отличаются. Зато потребляют машинки, по замерам производителей, в среднем менее 6 л/100 км. Еще экономнее дизельные версии «Пиканто» и «Фофо», которые появятся позже.

Наряду с пятиступенчатыми механическими коробками автомобили оснащают и «автоматами»: КИА – четырехступенчатым гидромеханическим, а «Фофо» – шестиступенчатой коробкой с автоматическим переключением. Кстати, владелец последнего может перебирать передачи не только напольным рычагом, но и кнопками на руле. В управление заложена любопытная функция, позволяющая медленно катиться, не играя педалью газа, словно на машине с обычным гидротрансформатором. Устройство помогает легче переносить пробки и парковаться.

На «Пиканто» для европейского рынка устанавливают дисковые тормоза «по кругу» и антиблокировочную систему, как и на всех «смартах». Кроме того, «Фофо» серийно комплектуют системой курсовой устойчивости ESP – редкость на автомобилях этого класса.

Об усилителях руля конструкторы тоже не забыли. Гидропривод в рулевом управлении «Пиканто» позволил сократить количество оборотов штурвала с 3,7 до 2,8. Но это опция. А электродушитель на «Фофо» – в стандартной комплектации.

Конечно, с точки зрения комфорта «Пиканто» на фоне «Фофо» выглядит бледновато. В последнем чувствуется рука одного из родителей – фирмы «Мерседес-Бенц». Кстати, в создании машины принимали участие также «Даймлер-Крайслер» и «Мицубиси». Внешность, конечно, дело вкуса, но, что ни говори, дизайн «Фофо» оригинальнее. Впрочем, потому и более спорный. Но и «Пиканто» не назывешь примитивным. А еще в активе «корейца»... Правильно! Цену в Европе пока не указывают, но она наверняка не достигнет 13 тыс. евро, которые просят за базовый «Фофо».



ДВАДЦАТЬ КУБИКОВ НА СОТНЮ?

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

Читатель, позвонивший в редакцию, был крайне раздражен и непреклонен: «В октябрьском номере вы привели рекорд экономичности – 0,026 л/100 км! Это чушь! Невозможно проехать 3000 километров на одном литре топлива! Этого не может быть, потому что не может быть никогда!»

Действительно, 3000 км на одном литре пока никто не проехал, однако обмана нет – расход, приведенный к 100 км пути, указан верно. Конечно, серийному автомобилю, даже самого «раскомпакт-класса», литра топлива хватит в лучшем случае километров на 30. Суперэкономичному «литровому» конструктору «Фольксваген» – и тому, как следует из названия, всего на сотню (ЗР, 2002, № 8). Но ведь экипаж, способный пройти неограниченное расстояние вообще без капли бензина, появился даже раньше автомобиля. Чтобы раскрыть секреты сверхэкономичности, нужно сначала...

ИЗОБРЕСТИ ВЕЛОСИПЕД

Именно он – самый подходящий базовый элемент для «голодающих» бензиновых и дизельных машин. Вспомните, как легко вращаются велосипедные колеса: их узкие шины создают минимальное сопротивление качению по твердой поверхности; сколь низка масса рамы, особенно из титана или углепластика. Если поставить целью лишь низкое потребление горючего, забыв о привычных автомобильных радостях – комфорте, вместимости, динамике, можно добиться весьма впечатляющих результатов.

Первый марафон «велоавтомобилей» под патронажем нефтяного концерна «Шелл» (Shell International Mileage Marathon) стартовал более полувека назад в американском штате Иллинойс. Казалось бы, зачем нефтяникам думать об экономии топлива? Желательно, напротив, продать его как можно больше. Но это была великопечная рекламная акция: она демонстри-

ровала ответственность концерна за окружающую среду и ресурсы, дала стимул студенческому творчеству и притом никак не повредила сбыту нефтепродуктов. Ну кто, в самом деле, променяет нормальный комфортабельный автомобиль на одноместную повозку, являющуюся на жиденьких колесах?

В 1985 году подобные соревнования пришли в Европу под именем Shell Eco-Marathon, их ежегодно проводят во Франции и Великобритании.

МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ...

Как и на чем выступают студенты университетов и технических колледжей в «Эко-марафоне»? Регламент соревнований и требования к машинам занимают 30 страниц. Вот некоторые, самые свежие условия марафона, который проведут 13–16 мая на трассе Ногаро во Франции.

Извилистый замкнутый маршрут нужно проехать семь раз, накатав 25 272 метра. Средняя скорость не



Недостатка в участниках «Эко-Марафона» нет. Чего не скажешь о зрителях.

должна быть меньше 30 км/ч: на заезд отводят всего пятьдесят с половиной минут. Среди водителей, как и среди жокеев, нет тяжеловесов, но слишком увлекаться диетой нельзя: шофер не должен быть легче 45 кг и младше 13 лет. После заездов израсходованное в каждой попытке топливо пересчитывают в те самые фантастические тысячи километров на литре.

Тут, кстати, нет большой натяжки: вмести бак литр бензина (увы, разре-

шенные объемы всего 30, 100 или 250 см³), автомобиль, возможно, и прошел бы объявленные 3000 км. Только вряд ли хватило бы ресурса микроскопического двигателя. Так что, строго говоря, рассерженный читатель прав.

Каковы требования к машинам? «Мопед» должен быть, как минимум, трехколесным с базой не менее метра и колес 500–1100 мм. Это – для достаточной устойчивости. Из автомобильных опций необходимы четырехточеч-

ный ремень безопасности, звуковой сигнал и двухконтурная тормозная система. Двигатель может работать на бензине, дизтопливе, сжиженном газе или водороде, солнечных батареях и прочей «альтернативе». В любом случае специалисты подсчитают израсходованную на дистанции энергию и по хитрым формулам приведут расход к эквивалентному объему бензина марки «Шелл Формула Супер 95». Если команда предпочла обычные виды топлива – естественно, другого, кроме «Шелл», лить в баки нельзя.

В этом году впервые выделили группу «урбан-концептов». Они, кроме перечисленного, должны иметь четыре колеса, закрытый кузов, ветровое стекло, дверь, багажник минимум на 40 л, зеркала заднего вида, светотехнику и... буксирный крюк. Без этого не получить допуск на дороги и улицы городов.

ПОД КОЛПАКОМ

Разумеется, в регламенте соревнований детально расписаны требования к условиям прогона и устройству автомобилей. Казалось бы, измерить истраченное на дистанции топливо совсем не сложно: взвесить бак до и после заезда. Но ведь капли бензина могут ос-



В последние минуты перед стартом можно сменить «пршивку» контроллера.



Результат команды, как оказалось, скромный. Но главное – не победа, а участие!



А вы бы поменялись на такой аппарат?



На трассе «гонок».



Этот агрегат работает на пропан-бутане.



Французский «мопед» получил приз за дизайн.



Обтекаемый кузов и...



...«салон».

таться в трубопроводах, карбюраторе или форсунках. Поэтому топливные системы делают легкоосъемными и взвешивают целиком.

Можно ли, обманув судей, проехать часть пути на электростартере (если он есть)? Не получится! Перед гонкой специальная комиссия дотошно изучает машину, чтобы убедиться – стартер срабатывает лишь при включенной «нейтрале». Да еще одновременно загорается хорошо видимый судьям красный сигнал на «крыше» экипажа.

Это, кстати, не единственная проверка перед дорогой. «Нутро» машины придирчиво осматривают, чтобы выявить подозрительные баки, электромоторы, баллоны со сжатым воздухом или... велосипедные педали.

Заглянем и мы «под капот» одной из машин. Там уютно (в отличие от пилота!) разместился единственный цилин-

дрик – крошечный, объемом всего 26,6 см³. Он выдает мощность 0,573 кВт/0,768 л. с. и крутящий момент 1,8 Н·м при 3000 об/мин. Зато степень сжатия – 13:1. Несмотря на скромные размеры головки, в ней разместили два кулачковых вала, два клапана и две свечи! В отличие от мопедных двигателей, этот – водяного охлаждения.

Масса трехколесной повозки «Революшн»... 38 кг. У обтекаемого кевларового колпака $C_x=0,158$, а площадь лобового сечения всего 0,67 м². Пилот скрючился между передними колесами, а мотор через велосипедную цепь приводит единственное заднее. Рост водителя, как и вес, должен быть небольшим: иначе не уложиться (в буквальном смысле) в длину машины 2,65 м. Этот экипаж, кстати, далеко не рекордсмен: литра ему хватило бы «высего» на 1264 км. В перспективе авторы

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какое значение вы придаете топливной экономичности?



22% первостепенное

72% Учитывая в ряду других качеств

6% не принимаю в расчет

«Революшна» собираются отказаться от кулачков распределителя, заменив их управляющими соленоидными.

Интересно, что прямой зависимости между экономичностью и рабочим объемом мотора нет. Например, рекордная дизельная «Минерва», созданная студентом одного из университетов Великобритании Карлом Уиллисом, имела цилиндр размером с целый стакан – 232 см³, что не помешало ей проехать 1275,6 км. Немного? В отличие от обычных автомобилей, абсолютные рекорды в «Эко-марафоне» устанавливают не дизельные, а бензиновые машины. Таков и рекордный экипаж из Франции (на заставке), которому 1 литра хватило бы на те самые 3789 км.

Может, и это не предел? Надежды юношей питают. По крайней мере, молодые конструкторы «велоавтомобилей» уверены, что новые сказки о сверхэкономичности тоже станут былью. □



Где колеса, там перед.



Обзорность, видимо, неплохая. И даже огнетушитель на месте.



ОПИРАЯСЬ НА ВОЗДУХ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Взяв довольно высокую ноту, мотор упорно не желает ее менять – монотонные четыре тысячи оборотов в минуту звучат достаточно непривычно. Позади уже десятки километров ледяной равнины, вдали плывут заснеженные волжские берега. Вдруг впереди возникло огромное темное пятно – полянья размером с футбольное поле... Не отворачивая в сторону, несемся вперед: вот уже кромка черного омула! Глухое сердце провалилось куда-то вниз, дыхание на миг прервалось – господи, какая же здесь глубина-то? Мягкий толчок, туча брызг – и через несколько секунд мы уже на другой стороне поляны. Чуть отойдя, останавливаемся. Рядом, подрагивая корпусом, замирает еще один всезеход – ему надо очистить ото льда ветровое стекло... Столь уникальную проходимость демонстрируют аппараты на воздушной подушке (АПВ) «Хивус-4» и «Пегас», построенные ниже-



В водонезависимом режиме «Пегас» сидит в воде заметно глубже «Хивуса».



городскими компаниями «Аэроход» и «Гласт» – по размерам и вместимости фактически аэромобили.

Принцип движения АВП достаточно прост (ЗР, 2003, № 5). Вентиляторы нагнетают воздух под огражденное мягкой юбкой днище, заставляя аппарат висеть, едва касаясь поверхности. Давление в воздушной подушке всего около 0,01 атм, его легко выдерживает лю-

бое покрытие, будь то болото, снег или вода. А тягу для движения создает маршевый винт. В сравнении с нагнетающими вентиляторами он должен обеспечивать гораздо больший расход воздуха при меньшем напоре, что обычно заставляет разделять нагнетательный и движительный комплексы.

Именно по такой раздельной схеме построены все крупные АВП и четырех-

местный «Хивус-4». У него довольно большой низкооборотный шестилопастный винт и две пары центробежных вентиляторов. Силовой агрегат – «низовский» мотор ВАЗ-21213 (1,7 л, 79 л. с.). От его вала ремнями приводятся вентиляторы, а винт подключается центробежной муфтой.

Клепаный корпус из алюминиймагниевого сплава установлен на три

продольных двухъярусных баллона-скага, которые выполняют роль амортизаторов на неровностях и поплавок на воде. Четырехсекционные (для безопасности в случае прокола) верхние skeги накачивают примерно до 0,1 атм, а давление в нижних с помощью электрического компрессора можно менять даже на ходу в диапазоне 0,02–0,1 атм, в зависимости от подстилающей поверхности. Спереди и сзади просветы между skeгами закрыты юбками, еще одна перегородка посередине. Таким образом, получаются четыре изолированные камеры, что обеспечивает высокую стабильность

подушки: она не теряет эффективности на неровностях, прощает заметное изменение центровки, улучшает остойчивость аппарата.

Более простую – совмещенную схему образования подушки используют на легких АВП, в том числе на «Пегасе». Небольшого диаметра высокооборотистый винт создает горизонтальную тягу и одновременно – напор воздуха для подушки. Трансмиссия предельно проста – ни муфты, ни сцепления, лишь зубчатый редуктор. Мотор – четырехцилиндровый оппозитный «Ротакс-912ULS» (1,35 л, 100 л. с.) – подобен тем, что используются в легкой авиации.

Стеклопластиковый корпус «Пегаса» больше похож на кабину самолета, ограждение воздушной подушки упрощенное – без skeгов, но с кольцевой юбкой. Амортизаторами на неровностях служат две мягкие продольные полости, давление в которых создает все тот же винт. А в случае остановки двигателя на воде пенополиуретановые вставки в корпусе обеспечат плавучесть. Правда, даже с тремя людьми на борту палуба возвышается из воды лишь сантиметров на пятнадцать, а уж при заявленной нагрузке в 600 кг не хочется и думать о привождении на сколько-нибудь высокую волну!



Кабина «Пегаса» похожа на кокпит катера под самолетный «фонарем».



Считать «Пегас» пятиместным можно лишь с большой натяжкой.

Призмистый обтекаемый «Пегас» выклев из стеклопластика, по периметру – юбка ограждения подушки.





Алюминиевый корпус «Хивуса-4» не назовешь обтекаемым. Три скега выполняют роль полозьев и поплачков, управление – тремя вертикальными рулями.

В четырехместной кабине «Хивуса» найдется место и для снарядов, и для багажа.



Козырек предохраняет стекло от брызг. Под решетками – клапаны сброса давления в носовых «четвертушках» подушек.



Время России

Товар сертифицирован.





Оппозитный «Ротакс-912ULS» вращает через редуктор единственный винт, в нижней части кольцевого канала – воздухозаборник системы нагнетания.

Заявленные параметры требуют комментариев: похоже, производители вкладывали в них разный смысл. Четыре человека разместятся в просторной (ширина 1800 мм, площадь пола 4,5 м²) кабине «Хивуса» с королевским комфортом. Останется место и для багажа, и для снаряжения, а при желании даже на ходу можно устроить спальное место размером 1800х1400 мм. В небольшом с округлой крышей кокпите «Пегаса» (ширина 1350 мм, площадь пола 3,0 м²)

и четверым тесновато, пятого же можно втиснуть лишь в случае крайней нужды. Впрочем, разложив диваны, и здесь двое устроятся на ночлег.

Похожая ситуация с грузоподъемностью. Для «Хивуса», хотя и менее мощного, но с эффективным нагнетательным комплексом, 400 кг выглядят вполне посильной нагрузкой. А вот шесть центнеров на борту «Пегаса» – скорее расчетный максимум для ровной поверхности. Чтобы уверенно прохо-



Мотор ВА3-21213 вращает пару двохлопастных вентиляторов, маршевый винт подключается центробежной муфтой.

АППАРАТЫ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	«ХИВУС-4»	«ПЕГАС»
Число мест	4	5
Масса, кг:		
сварочная	610	500
полезной нагрузки	400	600
полная	1010	1100
Габаритные размеры, мм:		
длина	5300	5230 (4930*)
ширина	2600 (2200*)	2550 (2050*)
высота	2300 (1900*)	1700 (1500*)
Размер кабины, мм:		
длина	2500	2200
ширина	1800	1350
высота	1150	1120
Двигатель	четырёхтактный карбюраторный ВАЗ-21213	Rotax 912ULS
Рабочий объем, см ³	1690	1352
Мощность, кВт/л. с.	58/79	73/100
при об/мин	5200	5800
Охлаждение	жидкостное	циркуляционное – воздушное, головное – жидкостное, масляный насос
Скорость крейсерская/максимальная, км/ч:		
по воде	50/60	70/80
по снегу/льду	70/90	90/100
по грунту	60/75	60/70
Угол предельно допустимого подъема, град.	6	10
Высота преодоления препятствия, м	0,3	0,2–0,25
Топливо	АИ-92	АИ-95
Запас топлива, л	80	80
Расход топлива на крейсерском режиме:		
л/ч	14	18
л/100 км (по снегу)	20	20
Дальность хода, км	450	350
Корпус	алюминиево-магнийевый сплав	стеклопластиковый
Винт	6-лопастный стеклопластиковый в кольцевой насадке	8-лопастный алюминиевый
диаметр, мм	1600	1045
Нагнетающие вентиляторы	четыре центробежных алюминиевых	отсутствуют
Трансмиссия	ременные передачи, центробежная муфта	редуктор, i=2,43
Ограждение воздушной подушки	три продольных сита, москитная и кормовая юбки	кольцевая юбка
Управление	рули направления дифференциальные клапаны	—
Допустимые погодные условия:		
скорость ветра, м/с	15	10
высота волны, м	0,3–0,4	0,3
минимальная температура, °С	-40	-30**
Производитель	ООО «Аэроход» www.aerohod.ru, (8312) 43-73-18	ЗАО «КоймТраст» www.koymtrust.ru, (8312) 43-38-53
Цена, руб. (долл. США)	634 тыс. (22 тыс.)	980 тыс. (34 тыс.)

*Размеры в транспортном положении. **При температуре ниже -20°С требуется предварительный подогрев мотора.

доть сколь-нибудь серьезные препятствия (не говоря уже о заявленном 10-градусном подъеме!), ношу придется уполовинить. Во всяком случае, в испытательном пробеге «Хивус» с тремя людьми на борту легко проходил полуметровые торосы со вздыбленными льдинами, а «Пегас» с той же нагрузкой нередко доставал их днищем. У него довольно тяжелый стеклопластиковый корпус, из-за которого простой по конструкции «Пегас» лишь на сотню килограммов легче крупного «Хивуса» с его массивными агрегатами.

Две сотни километров по скованной льдом Волге выявили и другие различия. Скеги на ходу работают как полозья и создают неплохой боковой упор при маневрировании – «Хивус» устойчив на прямой и вполне охотно меняет курс вслед за поворотом руля. Однако высокий угловатый аппарат чувстви-

телен к ветру: с несильным попутным при крейсерских 4000 об/мин он развивает 80 км/ч, а на обратном курсе – лишь 30–40 км/ч. А вот всегда чистые благодаря козырьку и двухслойной конструкции (опция) ветровые стекла «Хивуса» оценил, лишь когда плексиглас «Пегаса» на воде мгновенно покрылся коркой льда. Другой недостаток последнего аппарата конструкторы обещают вскоре устранить – заметное рыскание, требующее постоянной коррекции рулем. «Пегас» одинаково легко и практически не меняя курса скользит и передом, и боком, и задом наперед – эффектно со стороны, но объезд препятствия приходится начинать, едва заведя его вдали, иначе не успеешь. Зато к ветру быстходный обитаемый аппарат почти нечувствителен.

Фары, ходовые огни, поисковый проектор, автономный отопитель

«Вебасто», проблесковый маячок, электрическая лебедка, аудиосистема – большая часть этого входит в стандартную комплектацию, остальное по заказу. Можно заказать и трейлер – в транспортном положении оба АВП легко укладываются в допустимый габарит по ширине (2,5 м), буксировать такой прицеп по силам вседорожнику или легкому грузовику класса «Газели».

Спросите, какой же АВП лучше? Смотря для чего. На охоту-рыбалку ездить, патрулировать в непролазных местах – удобнее на «Хивусе». Да и цена 634 тыс. руб. (\$22 тыс.) выглядит привлекательнее, чем почти миллион (\$34 тыс.) за «Пегас». Яркую эффектную игрушку, генератор адреналина в одном ряду с гидроциклом и снегоходом, будут покупать, скорее всего, не по расчету, а «по любви».



Время России



МИНИБУС ДЛЯ МЕГАПОЛИСА

СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ, АНТОН ЧУЙКИН. ФОТО: АНТОН ЧУЙКИН



Все-таки я ее сфотографирую! Ей-богу, такая жаркая «печка» заслуживает отдельного портрета, — один из авторов, стоя в дверях, изнемогал от жары (хотел проверить, не сквозит ли). За необычно низкими «подоконниками» проплывали патриархальные павловские пейзажи.

Шустрый автобусик! Резво берет с места, не замедляя основной поток. Только стрелка тахометра бежит от 1000 до 2000 и обратно в такт переключению передач. Сидящим впереди мотор почти не слышен. А зади? Идем на последний ряд — о да, где-то рядом трудится дизель! Шум и дрожь напоминают, что это всего лишь опытный образец — моторный отсек предстоит дополнительно «укутать» изоляцией.

Делясь первыми впечатлениями, прибыли на Сенную. Да-да, площадь с таким названием есть и в Павлове. Впрочем, ПАЗ-3237 логичнее

выглядел бы на питерской Сенной или московской площади Трех вокзалов. Автобус сделан специально для боль-

ших городов: огромный накопитель, низкий пол, небольшие размеры... Вас смущает последнее? Напрасно!

ПАЗ-3237 может заменить собой и полупустые громады троллейбусов, ползущие вчетвером по столичной



**НИКОЛАЙ
САФОНОВ,**

главный конструктор
ОАО «Павловский автобус»

Наше будущее — в обновлении и расширении модельного ряда. Поэтому мы не замыкаемся на производстве автобусов типа ПАЗ-3205. Лучший пример тому — ПАЗ-3237, первый в России низкопольный автобус малого класса. И это — только начало...



Кузов ПАЗ-3237 максимально унифицирован с большими павловскими автобусами. Гарантия от сквозной коррозии — восемь лет. Переднюю и заднюю «маски» планируют сделать похожими на лизовские.

Якиманке, и переполненные «газели»-маршрутки. И еще немаловажное обстоятельство – один из потенциальных заказчиков специально огорчил соответствие нормам Евро III. Вот бы это оказалась Москва...

А пока на павловской Сенной пассажиры обычных «пазиков» застревают в узких дверях, рассматривая новинку. Чего глазеть, лучше попробуйте: всего один шаг, и вы в теплом просторном са-

лоне с удобными, толково «раставленными» креслами. Попробуйте, пока есть возможность: на домашний маршрут ПА3-3237 в ближайшем будущем не выйдет – небольшим городам он не по карману. Причем это недостаток отнюдь не автобуса...

Машина наверняка понравится не только пассажирам, но и водителю. Маневренность прямо-таки восхищает: руль до упора, малый газ... кажется, сейчас догонишь



Знаки легко определяют происхождение приборов и клавиш. Чего не хватает? Разве что фирменной пазовской лилии на баранке.



Низкий пол салона продиктовал интересную конструктивную особенность: передняя подвеска – независимая.



Просторный накопитель напротив двусторонней двери расположен всего в 350 мм над землей.

собственную корму. Петляя по горбатым улочкам, всякий раз удивлялись, как уверенно автобус берет крутой подъем, трогается на укатанном снегу. Установленный в корме двигатель обеспечивает достаточную загрузку задних колес. «Камминс» демонстрирует отменную тяговитость; кстати, в моторный отсек поместится практически любая рядная «четверка».

Очередной подъем, и вот они, заводские ворота, через

которые время от времени проезжает единственный пока экземпляр ПА3-3237. Он еще не сертифицирован, тем более рано говорить о портфеле заказов. Но над ветровым стеклом светится надпись «Москва-Павлово». Надеясь, это не случайно?

...А «печку» так и не сфотографировали. Но в знак особых заслуг даем словесный портрет подогревателя: это 30-киловаттный Webasto DEW 300.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ПА3-3237

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	7755
ширина	2500
высота	2856
база	3650
Число мест:	
общее	54+1
для сидения	16
Радиус поворота, м	8,5
Масса, кг:	
сверхнорменная	6670
полная	9500

Двигатель

	дизельный
Модель	Cummins ISBe 150 30 (Евро 3)
Расположение, число цилиндров	Р4
Рабочий объем, л	3,4
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/1500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	550/1500
Коробка передач	механическая шестиступенчатая
Модель	Frage 6P551

Ходовая часть

Подвески передняя	пневматическая независимая
Тормоза	дисковые, с ABS
Шины	225/75R17,5

РЕЦЕПТ ОМОЛОЖЕНИЯ

Автобусы семейства 3205 во многих городах используют в качестве маршрутных такси. Машина дешевая, хорошо известная, в меру надежная, но... Среда обитания «пазиков» – не улицы мегаполисов, а линии село-город, во всяком случае, таким его создавали. Несколько лет назад попытались сделать на основе ПА3-3205 маршрутку с двойными широкими дверями и иной планировкой. Все бы хорошо, но главный недостаток устранить не удалось – пол, как и на серийной машине, был вознесен на целых 850 мм от земли.

Развитие концепции маршрутки – ПА3-32052. В средней части пол понизили на

250 мм, ликвидировав одну ступеньку. Низкопрофильные шины приблизили пол к земле еще на 20 мм. В передней части салона – непривычно маленький кожух двигателя. Сделав оригинальную, с двумя «изломами» балку переднего моста, белорусский дизель опустили и сместили назад, а ради-

атор поставили перед ним. Освободившееся место в правом переднем углу салона отдали под пассажирское кресло. Как и все нынешние «пазики», автобус оснащен пневматическими тормозами и ABS. На линии может выйти, по словам заводчан, «хоть завтра» – были бы заказы.





ЗВЕЗДА КОНКУРА

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

В конструкции современного грузовика все давным-давно отлажено и что-то изменять в ней будто бы незачем. Но требования экологии, безопасности движения и, не в последнюю очередь, «происки» конкурентов заставляют даже самые именитые фирмы совершенствовать свои машины. Вот и «Мерседес-Актрос» (ЗР, 2002, № 4, 12), получив в 1997 году титул «Грузовик года», поднатужился и вновь завоевал его в году нынешнем.

ФАБРИКИ ЗВЕЗД

«Актрос» – семейство тяжелых грузовиков немецкого отделения транснационального концерна «Даймлер-Крайс-

лер». Более 60 базовых модификаций с колесными формулами от 4х2 до 10х8, с полной массой автомобиля до 41 тонны и мощностью двигателей до 600 л. с. Кроме завода в немецком городе Вюрт, «актросы» собирают в Египте, Иране, Марокко, Тунисе, ЮАР, Саудовской Аравии и в Китае, а продаются они по всему миру.

В России нашли хозяев около тысячи лауреатов конкурса 1997 года, а к новому победителю интерес еще больше: с августа 2003 года продано уже свыше трехсот автомобилей.

Седельные тягачи и бортовые машины для международных перевозок осели в Москве, Питере и городах, стоящих

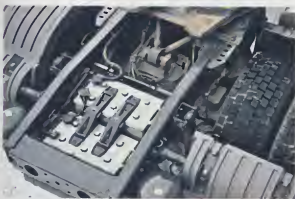
на караванных путях, самосвалы купили нефтяники и газовики Нового Уренгоя, Ханты-Мансийска, строители из Москвы и Хабаровска, лесовозы получили прописку в Карелии и на Дальнем Востоке. Кто-то купил «Мерседес» впервые, отдав ему предпочтение перед другими марками, кто-то давно знаком еще с прежним «Актросом» и проблемы выбора при обновлении парка у него не было. Какой он, «Актрос», для России, как оценивают новшества наши эксплуатационники?

В ПОЧЕТЕ V-ОБРАЗНЫЕ

Кажется, нет лучше дизеля для магистрального грузовика, чем рядная «шестерка»: полностью уравновешен, прост в ремонте, удобен в обслуживании. Именно такие стоят у всех европейских конкурентов, но «Мерседес» с начала 70-х привержен V-образным двигателям. Тогда это были «восьмерки» объемом 13 и 15 л и огромные 16- и даже 18-

литровые «десятки». Достоинства такой конструкции хорошо известны: двигатели относительно легче, компактнее, с более жесткими блоком и коленвалом. Благодаря этому стабильнее важные геометрические параметры двигателя – соосность коренных подшипников и перпендикулярность к ним осей цилиндров, да и механический КПД выше – коренных шеек меньше.

В России самым востребованным мотором нового «Актроса» оказался 12-литровый V6 модели OM 501LA. Интеркулер, турбонаддув с изменяемой геометрией направляющего аппарата компрессора и легко перенастраиваемый электронный блок управления обеспечивают каждой модификации двигателя требуемую мощность и крутящий момент.



Из-под телеги батарею уже не украдут.

Для самосвалов и лесовозов, особенно в северном исполнении, чаще всего заказывают двигатели мощностью 360 л. с. с электроподогревом топливных фильтров и магистралей. Зимой, когда дизели ночами молотят на холостом ходу, более мощные модификации до рабочей температуры не прогреваются – из-за этого возможно осмоление форсунок. И при перевозке грунта эти моторы работают на частичных нагрузках, когда холодные выхлопные газы плохо согревают кузов. Еще одна особенность двигателя «Актроса» – поддон и клапанные крышки из пластмассы, которая даже на российском севере от мороза не трескается.

Для тягачей выбирают моторы мощнее – 408 и 435 л. с., реже берут са-



Самая просторная кабина – «Mega Спейс».

мую мощную «шестерку» в 456 «лошадей» – похоже, побиваются высокофорсированной версии. А зря – ее, по чуть большего объема, ставят даже на «мерседесовские» болиды трек-рейсинга, правда, уже 1200-сильную. Но мощностной ряд двигателей V8 модели OM 502LA в 503–578 л. с. российских автоперевозчиков заинтересовал мало – продано всего около десятка автомобилей.

ВОЗЬМИСЬ ЗА ДЖОЙСТИК

Традиционно богат выбор сцеплений, коробок передач и редукторов. Под двигатели V6 основное сцепление однодисковое диаметром 17 дюймов, как опция – двухдисковое, хотя его штатное место работы на V8.

Коробок – пять типов, все 16-ступенчатые, с делителями и демультипликаторами. С разными рядами, под любые дорожные условия, с прямой или повышающей передачами, а передаточное число первой – от 9 до 17.

Электронно-пневматическое управление коробкой передач с джойстиком на подлокотнике и индикацией на дисплее впервые появилось на магистральных «актросах» как альтернатива «кочерге». Теперь его устанавливают даже на самосвалы. «Теллигент»-автомат у нас все еще остается экзотикой.



Для России необходимы блокировки дифференциалов, поэтому комплектуют ими все модификации «Актроса» вне зависимости от колесной формулы и типа главной передачи. Магистральные тягачи ходят с одинарными гипоидными главными передачами, а самосвалы и лесовозы с планетарными ступичными редукторами – так надежнее. Передаточные числа – от 2,9 для тягачей до 5,5 для лесовозов.

ВОКРУГ РЕССОРЫ

Каждому типу грузовика с учетом особенностей эксплуатации – своя конструкция ходовой части. К примеру, у седельных тягачей задняя подвеска низкая и облегченная, на двух пневмобаллонах, с уменьшенным объемом и повышенным давлением, у бортовых осталась от «Актроса» первого поколения на четырех пневмобаллонах, а самосвалы и лесовозы обходятся обычной подвеской – рессорной балансирной. Однако спереди у всех модификаций стоят параболические рессоры, на сайлент-блоках. Благодаря последним еще на прежнем «Актросе» отказались от системы централизованной смазки шасси, масленки остались только для шкворней и седла. Есть модель 6x2 с «ленивым» (поддерживающим) задним мостом. Кроме того, что он поднимается пневматикой, по заказу его делают управляемым, с электрогидравлическим приводом. Подруливая, такой мост несколько уменьшает радиус поворота и снижает износ шин – полезная функция при маневрировании в стесненных условиях, но заказов на эту опцию из России пока не поступало.

Не востребованы и сверхширокие одинарные шины «матрешки» 495/45R22,5. Экономия в 200 кг в России погоды не делает, а залатать такой «эксклазив» на дороге проблематично. Для самосвалов и вовсе заказывают «двадцатку» – со временем вместо изо-



В семействе «Актрос» более 60 «родственников» с разными колесными формулами: например, 6x4 (вверху) и 8x4.

дранной о камни дорогой импортной монтируют мазовскую.

Прежде российские покупатели скептически относились к дисковым тормозам с электронной, предпочитая барабанные с обычной пневматикой. Но такие тормоза теперь опция, причем только для самосвалов, а стоят они, кстати, дороже дисковых.

«ТЕЛЛИГЕНТ» ВО ВТОРОМ КОЛЕНЕ

А электроники в новом «Актросе» прибавилось, правда, вездесущий «Теллигент» – компьютер, отслеживающий работу практически всех систем грузовика, – существенно мо-

дернизирован. Появились новые функции – поддержание дистанции, контроль за дорожной разметкой, система курсовой стабилизации. Учен опыт эксплуатации предшественника: многие электронные блоки переместили ближе к исполнительным механизмам – к примеру, блок управления КП теперь стоит не под кабиной, а на самой коробке. Так и электрических разъемов меньше, и шины передачи данных короче.

А чтобы новый «Актрос» стал более понятен россиянам, в его прежде скудный лексикон добавили русских фраз, они высвечиваются на дисплее. Не обошлось без забавного конфуза: на тягаче, который мы брали для тест-драйва, вместо привычной всем дальнотойщикам «тахограммы» читается «тажограмма». Нашему бы автопрому их заботы!



Эта подвеска работает под седлом.

РОЛИ ИСПОЛНЯЮТ...

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Полицейский «Форд-Краун Виктория», раскрашивая ночной Лос-Анджелес всполохами мигалок, несется бок о бок с задиристым «Мустангом», тесня его к тротуару. Еще несколько сот метров – и «Мустанг», цепляя припаркованные машины, теряет управление. Серия переворотов, скрежет сминаемого железа, вой сирен... «Снято!» – наконец-то режиссер доволен! Гаснут софиты, усталые киношники расходятся по домам, съемочный день закончен. Как и карьера покалеченного «скакуна».

В отличие от живых актеров, гибнущих в кино «понарошку», машинам достается куда сильнее. Трудно даже представить, сколько тысяч сверкавших лаком авто «убито» за историю лишь американского кинематографа! К счастью, не ко всем автоактерам судьба столь жестока. Некоторые играют не только эпизодические роли, но и блистают в главных наравне с живыми звездами, нередко доживая до хеппи-энда.

Многие автомобили-киногерои запоминаются тем, что отражают характер главного персонажа. Вспомните лейтенанта Коломбо из одноименного американского сериала. Героя Питера Фалька, на первый взгляд, наивного простака и раззявы – на самом деле тонкого психолога и хитрого сыщика, невозможно представить за рулем обычного автомобиля! Вот среди потока американских дредноутов плывет неряшливый, но такой обаятельный кабриолет «Пежо-403» образца 1959 года. С технической точки зрения ничего особенного: мощность 48 л. с., максимальная скорость 140 км/ч... Но Коломбо не торопится! Он медленно и верно докапывается до истины, вы-

водит преступника на чистую воду. Вдобавок. «Пежо-403», как и его обладатель, – оригиналы. Кабриолетов этой модели выпущено чуть более двух ты-

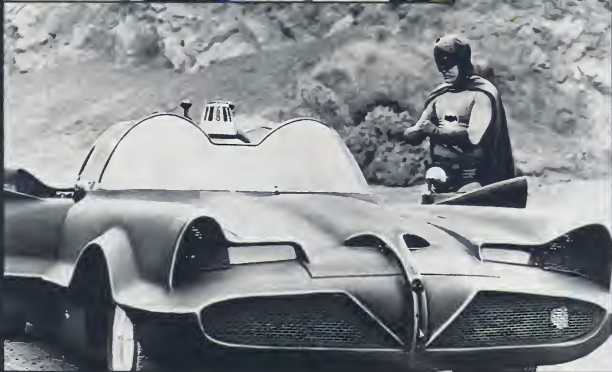
сяч, а, по уверению самого Коломбо, в Америке их всего три. Судя по всему, это правда.

Литпуд американца – неуловимый Фантомас, король преступного мира 60-х. Казалось бы, еще пару шагов, и он окажется в руках правосудия. Но с неба спускается вертолет, либо из морских пучин всплывает подводная лодка... с издевательским смехом Фантомас



Над одним из самых грозных «бэтмобилей», дебютировавшим в картине «Возвращение Бэтмена», работали 12 инженеров и дизайнеров.

Первый «Бэтмобиль» образца 1966 года – мечта коллекционеров.



Лейтенант Коломбо и его неизменный спутник «Пежо-403».

снова уходит от погони. Не раз спасал его «Ситроен-DS19».

В каждой серии автомобиль удивлял все новыми трюками: то кузов отражал пули жандармов, то из-под днища под колеса преследователей лилось масло. Потакая разгуливавшей фантазии режиссера, DS19 преодолевал броды и, выпустив крылья, взмывал в небо.

Но даже вернувшись с небес на землю, признаем: эту модель по праву увековечили в кино. Для своего времени дизайн и «начинка» DS19 были поистине революционными: пластиковые детали кузова, независимая гидропневматическая подвеска, позволяющая ре-



Для фильма «И целого мира мало» перед объективами кинокамер в Баку гоняли три 400-сильных родстера BMW-Z8 ручной работы. Общая стоимость машин – более миллиона евро.

«Астон-Мартин Вэнквиз» из картины 2002 года «Умри, но не сейчас» готовится к съемке.



гулировать дорожный просвет, передний привод, скорость до 170 км/ч.

Спустя несколько десятилетий идея летающего автомобиля вновь ожила на французских, а затем и других экранах. В сериале «Такси» «самолетом» стал «Пежо-406»...

Бамперы-тараны, выдвижные пулеметы, ножи на колпаках колес для уничтожения вражеских шин, лазеры, дымовые шашки, меняющиеся автоматически номера разных стран, наконец, сиденье-катапульта для назойливых пассажиров... Узнали автомобиль героя самой известной и, наверное, самой длинной шпионской саги? Любопыт-

но, что машины Джеймса Бонда – а речь, конечно, о нем – отнюдь не только «скоростные танки». Режиссеры старательно подбирали модели, которые бы лучше всего отражали имидж агента 007 – смелого, обаятельного, аристократичного. Дебютировавший в 1965-м в «Голдфингере» 286-сильный «Астон-Мартин DB5» был одним из самых быстрых, роскошных и дорогих британских автомобилей того времени – самый подходящий для суперагента секретной службы Ее Величества.

За несколько десятилетий Бонд обкатал много разных машин, но об одном из главных символов британского

автомобилестроения, конечно, не забыл. В «Умри, но не сейчас» агент вновь ездит на «Астон-Мартине». Только теперь это «V12 Вэнквиз» с мотором в 466 сил. Слава супершпиона, похоже, не дает покоя игравшим его актерам. Пирс Броснан заказал себе копию машины, на которой ездил в этой картине, пожелав, чтобы она максимально копировала оригинал. Представитель британской фирмы сообщил: «Мы сделали все, что могли. Катапульта и пулеметы пришлось отменить, но в остальном машины практически идентичны».

Поспорить с мистером Бондом за титул самого знаменитого супергероя под



Лара Крофт и ее «Ленд-Ровер» в действии.

В «Парке юрского периода» Стивена Спилберга зрители впервые увидели «Мерседес» М-класса.

силу немногим, разве что Бэтмену. Человек, ничем особо не примечательный днем, ночью выходит на улицы бороться со злом. Этот персонаж оказался настолько притягательным, что уже более 60 лет комиксы с изображением Бэтмена, куклы – уменьшенные копии героя и, конечно же, фильмы пользуются успехом. Полеты над ночным Нью-Йорком в борьбе за справедливость, наверное, еще долго не выйдут из киномоды. Конечно же, такому герою тоже нужно специальное транспортное средство.

Оригинальный «Бэтмобиль» создал известный в мире кино дизайнер Джордж Беррис в далеком 1966-м.



Вскоре дебютирует очередной суперавтомобиль: в ленте «Тандербёрд» главная героиня Пенелопа будет передвигаться на шестиколесном FAV1 не только по дорогам, но и по воде и воздуху. Заказ на постройку 9-метровой машины выполнила фирма «Форд».



Перед Беррисом поставили непростую задачу: сделать «суперавтомобиль 2000 года». Прежде всего, машину утащили мониторами, которые принимали телеканалы со всего мира. А еще гвоздометами, разбрызгивателями масла и прочими «опциями». В основе «Бэтмобиля» лежал концептуальный прототип «Линкольн-Футура» – звезда чикагского автошоу января 1955 года. Всего за три недели круглосуточной работы концепт трансформировали в один из самых узнаваемых персонажей мирового кинематографа. Кузов авто массой 5500 фунтов (около 2500 кг) «выстукивали на коленке», под капотом 6,4-литровый двигатель «Форд-Фул Рейс», спереди 450-ваттные фары.

За консультациями к Беррису неоднократно обращались при создании новых модификаций «Бэтмобиля». Пожалуй, самый неординарный автомобиль играет в картине «Бэтмен и Робин» 1997 года. Фантастическую машину сконструировали специалисты фирмы TFX. Инженер Аллен Пайк рассказывал: «Мы ошибались много раз, пока сумели сделать идеально работающую машину

длиной 29 футов» (8,84 м). Спортивный двигатель «Шевроле-380» разгоняет этого монстра до 230 км/ч. Шасси сделали так, чтобы машина могла уверенно поворачивать под прямым углом на скоростях за 100 км/ч! Каким-то будет следующее творение конструкторов? Скоро узнаем, выход новой серии приключений не за горами...

Автомобили в кино неизменно вызывают интерес зрителей, а для производителей машин это – отличная реклама.

В нашумевшем «Парке юрского периода» концептуальный вседорожник «Мерседес-Бенц», который, чуть остепенившись и утратив боевой раскрас, вскоре превратился в серийный авто-

мобиль М-класса, показывал чудеса проходимости. Фирма «Ленд-Ровер» собрала партию из 250 вседорожников «Томб Райдер», копирующих машину, на которой ездила Лара Крофт – «Расхитительница гробниц». Вседорожник на базе модели «Дефендера-110» отличает двигатель V8, специальный багажник и проекторы, защитный каркас из труб и, конечно же, логотип «Томб Райдер».

Несмотря на порой очень жестокое обращение с машинами, от сотрудничества с «кровжадными» киношниками не отказывается ни одна фирма. Напротив, именитые компании выкладывали астрономические суммы за право предоставить автомобиль Бонду. Где как не в общественных и домашних кинотеатрах похвастаться техническими изысками и полетом мысли дизайнеров, засветить модель перед началом продаж...

...Вновь гаснет свет, и на экране оживают новые герои – люди и машины, которых полюбит миллионы зрителей.

P.S. В процессе создания материала ни один автомобиль не пострадал. ■

АЗЫ «ИБУКИ»

СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ.
РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК



«Мазда-Ибуки» представлена на Токийском автосалоне в 2003 г.

ИСТОКИ

Наверное, даже сами создатели «Мазды-MX5» (в Японии известной под именами «Миата», «Эunos» и просто «Родстер») не ожидали, что симпатичный, но в общем-то невдающийся автомобиль попадет в Книгу рекордов Гиннесса. Однако родстер стал самым продаваемым автомобилем своего класса в мире: с 1989 года выпустили более 700 тысяч экземпляров.

В 1997-м «Мазду-MX5» обновляли, в 2000-м – освежили внешность, а в конце прошлого года показали концепт-кар «Ибуки» – прототип родстера нового поколения.

СКРОМНОЕ ОБЯНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ

Нет, не завораживает эта округлая лодочка! С точки зрения аэродинамики кузов наверняка проработан тщательно, с безопасностью тоже, видимо, все в порядке. Но дизайнеры

«Мазды», похоже, реплики показать, что такое рационализм, возведенный... бог знает в какую степень. Конечно, незачем придумывать причудливые фары, если светодиоды, размещенные в прищуренных

«глазках», и так отлично светят. Или мудрить над формой решетки радиатора, коли овалного сопла для охлаждения мотора вполне достаточно. Логика в этом есть, но назвать «вдыхающую новую энер-

гию» (примерно таков смысл японского слова «ибуки») «Мазду» элегантной или обаятельной языком не поворачивается.

Сердце «Ибуки» – 1,6-литровый 16-клапанный мотор с проектными (агрегат еще



Е

Вероятно, в стилистике нового родстера найдут отражение решения, уже опробованные на серийных моделях.



«Мазда-MX5», дебютировавшая в 1989-м, обрела поклонников по всему миру.

доводят) показателями 132 кВт/180 л. с. при 7500 об/мин и 180 Н·м при 6000 об/мин. Между двигателем и механической шестиступенчатой коробкой передач – электромотор. Он помогает при разгоне и снижает вибрации бензинового агрегата, а при торможении подзаряжает 42-вольтовый аккумулятор.

Основные задачи, которые ставили перед собой конструкторы, – сделать автомобиль максимально легким и хорошо управляемым (по терминологии «Мазды» – воплотить «идею вождения с удовольствием»).

Массу снизили, сделав крылья, капот, заднюю часть пола и наружные панели дверей из пластика. Внутренняя часть дверей и тормозные диски – из сложного легкого сплава. Карданный вал и подрамник двигателя – из углеволокна, а диски колес – магниевые.

Должную жесткость легкому кузову придали двумя продольными «клинами». Один вмонтирован в пол, второй скрыт мощным коробом, расположенным между сиденьями.

Чтобы обеспечить наилучшую развесовку, все агрегаты загнали в базу. По сравнению с нынешним MX5 двигатель «Ибуки» сдвинули назад на 400 мм и вниз на 40 мм. Бензобак разместили перед задней осью, кондиционер – за сиденьями. Кстати, из его воздуховодов струится не

только воздух нужной температуры, но и... музыка. Оказывается, «кондиционированный» звук чище!

Компоновка «все в базе» помогла сделать кузов более безопасным как для ездовиков, так и для пешеходов. Кстати, создатели «Мазды-Ибуки» утверждают, что стойки, даже без верхней рамки ветрового стекла, надежно выдержат удар при опрокидывании автомобиля. А подстрахует обитателей машины «выстреливающаяся» крышка багажника.

Автомобиль, безусловно, интересный и, в принципе, при относительно небольших изменениях вполне пригодный для серийного производства.

ПРОГНОЗ

Создатели «Мазды-Ибуки» не скрывают, что концепт – прототип преемника модели MX5, который появится в ближайшем будущем. В целом, концепцию «Ибуки» наверняка сохранят. Однако на серийном автомобиле, скорее всего, будут поменьше деталей из дорогих материалов, да и 42-вольтовой системы электрооборудования придется еще подождать.

Остается кузов... Как-то не верится, что внешность серийного родстера срисуют с концепта. Новый фирменный стиль, воплощенный в последних новинках «Мазды» – от симпатичной «двойки» до элегантной «шестерки», – явная удача дизайнеров. Могут же!

ПЕРВЫЙ ВЗНОС 0% СТАВКА КРЕДИТА 9%



www.lione-peugeot.ru

ЛИОНЬ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ЕДИНАЯ СПРАВОЧНАЯ
(095) 101-31-31

Кредитование до 5 лет. Ставка кредита от 0%. Первый взнос от 0%. Страхование при кредите от 6%. Цены зафиксированы в рублях.

При покупке Пежо 206 – зинная резина в подарок.

Обмен автомобиля любой марки на новый Пежо – Вы приезжаете на склад Лионь на старом автомобиле и уезжаете на новом Пежо. Гарантия 3 года без ограничения пробега. Регистрация в ГИБДД. Тест-драйв Пежо 206, 307, 406. Специальное предложение для корпоративных клиентов.

ПЕЖО. СДЕЛАНО ДЛЯ УДОБСТВИЯ – СДЕЛАНО ДЛЯ ДЛИННОГО ПЕЖО.



Автосалон: Москва, Консомольский проспект, д. 15, тел. (095) 101-31-31, 101-31-32. Отдел по работе с корпоративными клиентами – тел. (095) 101-31-30. Автосалон: Москва, ул. Марксистская, д. 34, самый большой автосалон PEUGEOT в Восточной Европе, тел. (095) 363-48-73. Отдел TRADE-IN: тел. (095) 101-31-35, trade-in@lione.ru. Склад и СТОА: Москва, ул. Новохоловская, д. 11, тел. (095) 101-31-35, 271-21-21.

ЛОВИТЕСЬ, ВОЛНЫ, БОЛЬШИЕ И МАЛЕНЬКИЕ



На «Майбахе» антенны разбросали по всему кузову.

Автомобиль не только ездит по дорогам, он еще и плавает в безграничном океане радиоволн. Они могут быть огромными, как девятый вал (мы называем их длинными), или крошечными, как мертвая зыбь (миллиметровые). Все волны должны хорошо приниматься бортовой электроникой, некоторые – излучаться в эфир, притом не создавая помех друг другу и «чужой» аппаратуре.

Выбор типов антенн и мест их размещения – ныне чрезвычайно сложная работа для специалистов-электронщиков,

вполне сравнимая по затратам с аэродинамической доводкой. Пример – деятельность фирмы «Хиршманн электроникс», с 1933 года поставляющей автолюбителям антенные системы.

Расчеты для «Майбаха» (а в нем ни много ни мало 19 антенн!) начались, еще когда самого автомобиля и даже его макета не было. Существовали лишь чертежи в виде CAD-данных. Пока на фирме «Мерседес-Бенц» проектировали панели и штампы, на «Хиршманне» мощные

ЭВМ рассчитывали электромагнитные поля вокруг автомобиля при разных вариантах размещения приемных и передающих антенн. Кстати, все они скрыты под панелями кузова и за стеклами, снаружи не видно ни одной.

Наконец, когда все вроде бы рассчитано, в лаборатории появляется живой образец автомобиля (рядом частенько стоят машины конкурентов). Специальная антенна на длинном манипуляторе «обстреливает» автомобиль самыми разными сигналами со всех сторон, от-

дельно и в разных сочетаниях, а приборы объективно оценивают качество приема и перекрестные помехи.

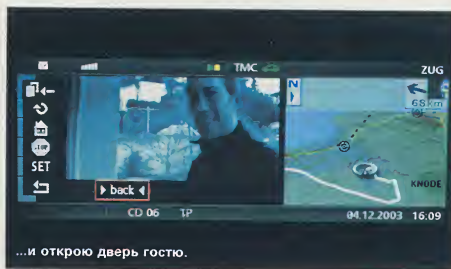
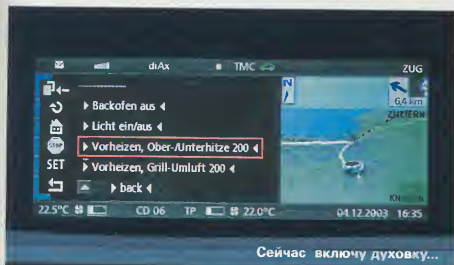
Как правило, теоретически рассчитанные места расположения антенн не вполне совпадают с найденными опытным путем – реальность не укладывается в самые сложные формулы. Последняя стадия тестов и доводки – испытательные пробеги замаскированного автомобиля, в которых окончательно проверяют работу и совместимость всех электронных устройств.



Вместо «пасти» у этого страшноватого «динозавра» широкополосный облучатель.



В «пятерке» БМВ практически все антенны собраны в едином модуле, но не мешают друг другу.



ДОМ, КОТОРЫЙ ВСЕГДА С ТОБОЙ

БМВ упорно следует курсу на создание автомобиля, который и на ходу был бы постоянно в сети Интернет. Смысл не только и не столько в просмотре сайтов и даже не в электронной почте. Считают, что гораздо важнее держать связь с сервисным центром, базой данных по парковочным местам и с... собственным домом.

Баварские маркетологи полагают: автомобили этой марки приобретают достаточно состоятельные клиенты, жилище которых напичкано электроникой. Почему бы не управлять ей прямо из авто? Например, загодя включить отопление (греть пустой дом рачительные немцы не любят), зажечь свет, поднять жалюзи и отпе-

реть дверной замок, только выезжая на участок.

Помните заботливого супрута следователя Каменской? «Включи СВЧ – будет завтрак», «Включи соковыжималку – будет сок». Владельцы «семерок» БМВ, не выходя из машины, теперь тоже могут подогреть обед к приезду с работы. Кстати, как показали исследования, функция управ-

вления микроволновкой – самая востребованная. С появлением в ближайшем будущем новых упаковок с микроципами холодильник напомнит, сколько и каких продуктов в нем осталось и даже когда истекает их срок годности. А пока перед Рождеством начали тестировать следующие опции системы «коннект драйв»: управление стиральной машиной и множеством веб-камер, передающих вам (и только вам!) все, что происходит в доме...

На правах рекламы



Новый двигатель: Mitsubishi 2.4 MIVEC мощностью 160 л.с.
Новая динамика: до 100 км/ч за 9,9 с; макс. скорость – 200 км/ч.
Новые возможности: «автомат» с ручным режимом.
OUTLANDER. THE NEW MITSUBISHI

2.0 Comfort \$ 27 990
2.4 Sport \$ 30 750
2.4 Sport AT \$ 32 080
2.4 Sport AT S62 \$ 34 990



РОЛЬФ

РОЛЬФ ЮГ
Москва
ул. Обручев, 27, корп. 1
Тел. (095) 788-6282
Факс (095) 534-1440
e-mail: rolph@rolph.ru
www.rolph.ru

РОЛЬФ ЦЕНТР
Москва
2/4 Малогостральный тупик, 5А
Тел. (095) 780-7700
Факс (095) 540-0915
e-mail: rolph-center@rolph.ru
www.rolph.ru

РОЛЬФ ВОСТОК
Москва
Рязанский проспект, 24, корп. 3
Тел. (095) 780-2000
Факс (095) 784-7356
e-mail: mitsubishi-east@rolph.ru
www.rolph.ru

РОЛЬФ ДИАМАНТ
Москва
Алтуховское шоссе, 31, стр. 1
Тел. (095) 780-7700
Факс (095) 401-4881
e-mail: sale-diamond@rolph.ru
www.rolph.ru

РОЛЬФ КАРПАЙН
Санкт-Петербург
Витковский проспект, 17/6
Тел. (812) 330-0000
Факс (812) 330-0000
e-mail: carline@rolph.ru
www.rolph.ru

Товар сертифицирован.

DRIVEALIVE.RU WWW.MITSUBISHI-MOTORS.RU

БОЛЬШЕ ЖИЗНИ!

Не секрет, что для многих автомобилей в ряду иной бытовой техники занимает особое место. Его если и не одушевляют, то все-таки считают не просто куском железа. Дают ласковые (и не очень) прозвища, балуют обновками и хорошим маслом. Да и выбирая машину, руководствуются отнюдь не только прагматическими соображениями.

Чем отвечает машина? Она и в самом деле становится почти живой. Обзаводится электронными «мозгами», способными порой самостоятельно принимать решения. Теперь дошло и до... «тела». В ближайшем будущем обещают наделить «кожу» и «скелет» машины способностью реагировать на внешние воздействия. Автомобиль «оживет» с помощью датчиков колебаний и деформаций и пьезоэлектрических актуаторов, то

есть исполнительных устройств.

Задача конструкторов – гасить вредные колебания кузовных панелей и силовых элементов. Необходимость в этом возникла с внедрением все более тонкого металла, который, будучи не менее прочным, чем сталь, применявшаяся несколько десятилетий назад, чрезвычайно легко начинает вибрировать, создавая шум в салоне. Шумопоглощающие покрытия, конечно, исправляют положение, но сводят на нет экономию массы.

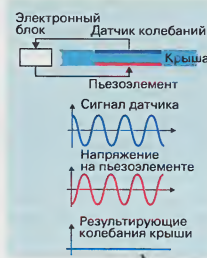
Изобретатели из Брауншвейга занимаются так называемым активным демпфированием колебаний, названным ими «адаптрикой». Появившиеся в распоряжении инженеров пьезополимеры позволяют оклеить, например, обширные участки крыши. Как только та начинает вибрировать,

датчики улавливают высокочастотные сигналы и с помощью специального контроллера вырабатывают противофазный сигнал, который подается на активную «обивку» потолка. В итоге колебания гасят, а вместе с ними исчезает досаждающий гул. Удивительно, но, как уверяют разработчики, столь сложная система уже скоро сможет конкурировать по эффективности и цене с разного рода пассивными мастиками.

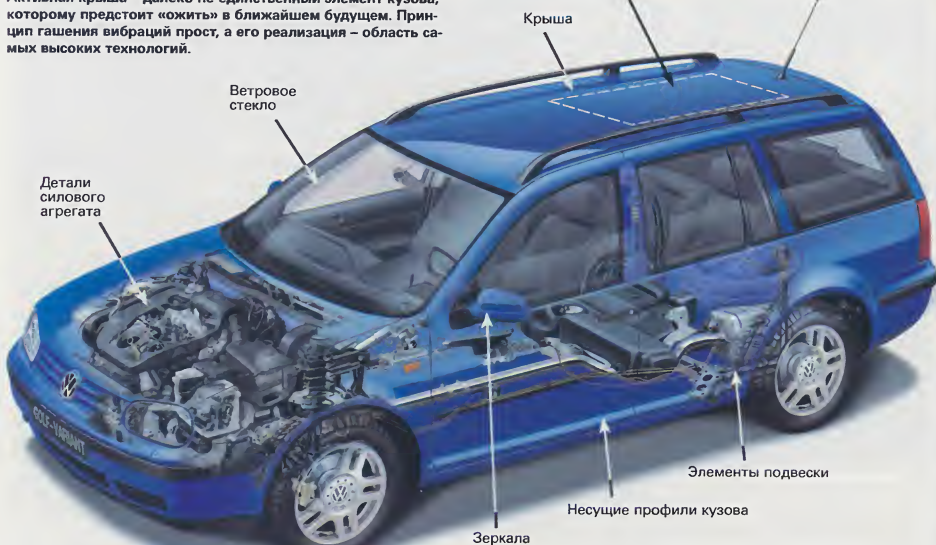
Аналогично собираются изготавливать активные опоры двигателя и агрега-

тов. Уже испытываются даже оклеенные активными пьезодемферами... валы приводов колес! Как выяснилось, источниками шумов и вибраций являются также ветровое стекло, зеркала заднего вида, рычаги подвески, трубы каркаса кузова. Изобретателям и здесь удалось применить достижения своей адаптрики – благо, появились уже и прозрачные пьезополимеры.

Но активное гашение колебаний – не единственный вариант «оживления неживого». Краска сможет не только изменять свой цвет по желанию водителя, но и вырабатывать ток для питания бортовых систем, стекла уже умеют менять свою прозрачность... А «эффект лотоса», отталкивающий любую грязь? Наконец, ученые обещают, что лакокрасочное покрытие сможет само зализывать «раны», затягивая царапины. Есть и другие идеи, реализация которых – дело ближайшего будущего. Об этом – в следующих номерах 3Р.



Активная крыша – далеко не единственный элемент кузова, которому предстоит «ожить» в ближайшем будущем. Принцип гашения вибраций прост, а его реализация – область самых высоких технологий.



ЗАМЕЧАЮ И ЗАЩИЩАЮ

Шведская фирма «Вольво» представила на Детройтском автосалоне очередные новинки в области безопасности. Среди них адаптивный круиз-контроль и система автоматического торможения при опасном сближении. Подобные устройства нынче постепенно появля-

ются в автомобилях разных производителей.

Интереснее так называемая информационная система слепой зоны BLIS (Blind Spot Information System). Специальная цифровая видеокамера не передает картинку на дисплей, а сама оценивает ее. Если устройство увидит и распознает дого-



Кабриолет «Вольво» обещает стать самым безопасным среди открытых машин.

няющий автомобиль, зажжет красный сигнал около соответствующего зеркала заднего вида.

Еще одна интересная новинка – боковые эйрбэги для кабриолета. Казалось бы, если нет крыши, откуда спускать «занавески»? Их и не спускают, а поднимают. В сложном состоянии мешки спрятаны в верхней части дверей. Под высоким

давлением газа из пиропатрона подушки «выпрыгивают» вверх в случае бокового удара или переворачивания автомобиля; при этом не имеет значения, подняты или опущены стекла. Эти эйрбэги станут частью фирменной системы боковой защиты SIPS в версии для нового кабриолета, который вскоре встанет на конвейер.

BLIS



Чего не увидит водитель, заметит «глаз» компьютера.

На правах рекламы

XIII международная выставка МИР АВТОМОБИЛЯ

7-11
апреля
2004



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПЕТЕРБУРГСКИЙ СКК

Ведущие отечественные

и зарубежные производители представят:

- новые модели автомобилей 2004 года
- огромный выбор автотоваров и аксессуаров
- новое оборудование и технологии для автосервиса
- последние достижения в области автозвука и тюнинга

Мир автомобиля-2003 это: 250 фирм-участников, 100000 посетителей. Представлены а/м: BMW, Mercedes Benz, Toyota, Jaguar, Volkswagen, Honda, Saab, Opel, Renault, Mitsubishi, Cadillac, Subaru, Chevrolet, RangeRover, Scania, Volvo, Kia, Hyundai, Daewoo, BA3, ГАЗ, УАЗ и др.



Т/ф (812) 118 3537
e-mail: auto@orticon.com
www.farexpo.ru



ДЕСЯТЫЙ ВАЛ

АЛЕКСАНДР БУДКИН, ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Самые продаваемые отечественные автомобили, сходящие с конвейеров в Тольятти и Нижнем Новгороде, мы называем одинаково – «десятками». Да и цены на ВАЗ-2110 и ГАЗ-3110 сегодня довольно близки. Седаны с 16-клапанными двигателями, производимые двумя предприятиями, стоят соответственно от \$6900 и 6650*. Соблазн сравнить, казалось бы, несравнимое, очень велик – и мы не удержались.

ГЛУПЫЙ ВОПРОС

Поинтересуйтесь у обладателя «Волги», почему он купил именно этот автомобиль. В ответ вам, скорее всего, предложат назвать другое транспортное средство такого же размера стоимостью \$6650. Можете блеснуть эрудицией, сказав, что еще на \$400 дешевле такая же «Волга» с «402-м» карбюраторным мотором под «80-й» бензин. Не исключено, что вашу шутку оценят.

А каков покупатель вазовской «десятки»? Пожалуй, это человек, убеж-

*Указаны цены компаний «ЭЛЕКС-ПОЛЮС», предоставлявшей автомобили на тест.

денный в том, что АвтоВАЗ – лучший завод в стране, а модель 21103 – его лучшее и самое быстрое детище. Скорее всего, для большинства обладате-

лей тольяттинской машины важно также, что ее основные технические характеристики сравнимы с иномарками, а цена, опять-таки, ниже. Впрочем, оптимистический взгляд на цену разделяют не все соотечественники. Особенно когда речь заходит о качестве свежих российских машин. В последний месяц и мы думали об этом часто, поскольку знакомство с вазовскими «двенадцатой» и «четырнадцатой» моделями из автосалона (см. ЗР,



Крупные клавиши слева и справа от комбинации переключаются рулем.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ГАЗ-3110	ВАЗ-21103
Общие данные		
Размеры, мм		
длина	4895	4265
ширина	1800	1680
высота	1422	1420
Скороходная масса, кг	1400	1050
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	12,5
Максимальная скорость, км/ч	163	185
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100)		
загородный цикл	8,8	6,1
городской цикл	13,5	9,8
Двигатель		
бензиновый		
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	2286	1499
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	96/131	67/91
Крутящий момент, Н·м при об/мин	188,0 4000	127,5 3700
Трансмиссия		
Привод	на задние колеса	на передние колеса
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	двухрычажная независимая (мост)	типа «Мак- Ферсон»
сзади		угловая поперечная балка
Рулевое управление	с гидроусилителем типа винт-шариковая гайка	ручное
Тормоза:		
передние	с дисковыми	дисковые вентилируемые
задние	с барабанными	барабанные
Размер шин	195/65R15	185/60R14

2004, № 2) оставило крайне неприятный осадок.

И вот новая встреча. Автомобили стоят на открытой площадке, слегка запорошенные снежком. Кажется, у нас учащается пульс – будто себе покупаем.

«Лада» на этот раз приглянулась яркo-синяя, а вот «Волгу» захотелось золотисто-желтую, как у таксистов.

Снег почистили, дверками похлопали, под капотами ползали – никакой бяки не нашли. Неужели обе машины

отлично собраны? Не верится, конечно, но пока все хорошо, будем думать о лучшем. Это, честное слово, приятно.

ЗАСЛУЖЕННАЯ ПОПУЛЯРНОСТЬ

«Волга» пользуется особым уважением людей с большим размером одежды. В первую очередь, благодаря просторному салону. Его превосходство в ширине бросится в глаза любому, стоит пере-сесть сюда из вазовской «десятки».



Подсветки основных кнопок нет. Сложный алгоритм включения света в салоне.

Правда, дверные проемы маловаты, и о выпрыгиве по высоте на водительском месте можно будет говорить только после того, как вы переставите кресло в нижнее положение (кто не знает – у «Волги» сиденье регулируется по высоте с помощью гаечного ключа). Эту процедуру придется проделывать не только тому, у кого рост под 190 см, но и тому, под кем весы показывают больше 100 кг. Регулировка заметно прибавит места для коленей и, понятно, животика.

С точки зрения вместимости – устарелость конструкции не помеха. Нет раздутых в угоду безопасности порогов и дверей, не опущена для лучшей аэродинамики крыша в задней части. Правда, в противовес можно вспомнить о неудобном расположении запяски, съедающей значительную часть багажника (см. фото), низком ветровом стекле и, как следствие, коротких «дворниках», оставляющих большие неочищенные зоны.

Стоит посоветовать на невысокий уровень пассивной безопасности – есть не регулируемые ремни спереди и вовсе никаких – сзади. Заметим, однако, что авторам крайне редко встречаются серьезные аварии с участием «Волги».



Разобраться в этих клавишах без инструкции непросто.



Может, именно потому, что машина не располагает к лихачеству?

В активе у нижегородского автомобиля большие сиденья с высокой спинкой и регулировкой поясничного подпора, нормального размера наружные зеркала, в которых видны едущие сзади машины, а не их фрагменты (кстати, зеркала новые, окрашены в цвет кузова). В пассиве – тугие педали, сипящий гидросилитель и некоторые мелочи: скажем, нет площадки под левую ногу, а на центральный подлокотник можно опереться только при опущенном сиденье.

Оказавшись в автомобиле впервые, вы не так быстро, как требуется, найдете аварийку или сообразите, как включаются «габариты» и ближний свет. А если будет темно, то чтобы разобраться, сначала придется включить плафон. Знаете, как? То-то! Надо крутить реостат, уменьшая яркость подсветки приборов, – в конце концов на потолке засветится плафон. В темноте

Корпус фильтра сделали ниже, никому не сказав. Ищите «правильный» фильтр.



вылезет еще одна странность – выключатели, расположенные на центральной консоли, не подсвечиваются.

Зато есть противотуманные фары, декоративные колпаки колес, аудиоподготовка. Но почему на «Волге» аккумулятор только 55 А·ч и отсутствует штатный насос? Ох уж эта экономия.

Тольяттинская «десятка» как спереди, так и сзади скромнее «Волги». В ней комфортно человеку высокого роста, но тем, у кого немалый вес, машина покажется тесноватой (во всяком случае, на фоне желтого авто). Признаком современной эргономики здесь больше: регулируемые рулевая колонка и ремни безопасности, автоматизированное управление «печкой», часы. Кресла, однако, меньшего размера, педали миниатюрнее, коробка передач переключается легче. В общем, после «Волги» все словно игрушечное.

Очевидные достоинства на фоне конкурента – лучшая звукоизоляция,

Подогрев форсунок – хорошая вещь. Еще бы работал...



более точные органы управления. Недостатки? В очередной раз посетуем, что большие кнопки вокруг комбинации приборов («габариты» и ближний свет, подогрев заднего стекла) оказываются перекрыты рулем. Пользоваться ими можно или на ощупь, или отклонив голову. И то и другое для современного автомобиля (а ВАЗ-2110 претендует на это звание) негоже. Однако в скором времени на «десятки» из Тольятти начнут устанавливать другую переднюю панель – на ней все будет похоже на ВАЗ-2115.

РАЗВЕЯННЫЕ НАДЕЖДЫ

Покорившись в машинах подольше, недостатки мы все-таки нашли. У ВАЗ-21103 не до конца убирался подлокотник в заднем сиденье, барахлила подсветка салона (постоянно отходил провод) и с огромным трудом утапливались в спинку задние подголовники (можно даже сказать – забывались).



А что это за проводочки там, возле педалей?



Хомуты разные. Здесь – три плохих и два нормальных.



Новая опора двигателя – усиленная. Старые иногда ломались.



У ГАЗ-3110-121 не работал корректор левой фары, подогрев правой форсунки, брызгающей на ветровое стекло, немного потел угловой штуцер, сбрасывающий масло в поддон двигателя.

Памятуя о наших последних встречах с продукцией родного автопрома, эти проблемы можно считать мелкими.

Даже катаюсь на задних сиденьях, можно понять, что на дороге машины ведут себя по-разному. «Лада» более точно повторяет профиль дороги, в ней лучше чувствуешь, когда водитель работает рулем. «Волга» куда вальяжнее, здесь кузов повторяет далеко не все движения подвески. Согласитесь, постоянные вздрагивания пассажирам едва ли понравятся.

С водительского места характер «Волги» не всегда воспринимается так же хорошо, как с задних сидений. Все-таки в легкости управления она уступает своему неожиданному конкуренту. Плохая информативность рулевого управления и грубоватая работа гидросистемы не дают расслабиться. Кста-

ти, и само рулевое колесо здесь слегка смещено вправо и развернуто к водителю. «Волга» обладает лучшей геометрической проходимостью, но худшей управляемостью. А вот маневренность, несмотря на значительную разницу в габаритах, у машин почти одинакова.

Специалисты ВАЗа, вопреки здравому смыслу и накопленному опыту эксплуатации машин, продолжают требовать только «95-й» бензин. На ГАЗе лучше понимают, для кого работают, поэтому предлагают заправляться более демократичным «92-м».

В РЕЖИМЕ ОЖИДАНИЯ

Оба автомобиля в последнее время менялись. Вазовская «десятка» менее существенно: новые «жабо», задняя полка, опора двигателя, пластиковые контейнеры в багажнике. Более серьезные изменения в конструкции АвтоВАЗ обычно внедряет, переходя на новую модель.

Нижегородцы не могут себе позволить такую роскошь, поэтому шаровые опоры вместо шкворней, задний стаби-

лизатор и коробку передач с усиленными синхронизаторами внедрили на давно выпускаемом автомобиле. На этом фоне новые зеркала и противотуманные фары кажутся полезной мелочью.

Но в самое ближайшее время обе «десятки» должны измениться еще серьезнее. На «Ладу» вот-вот начнут устанавливать новую переднюю панель, двигателя большего рабочего объема (в сервисной книжке уже указаны данные для мотора 1,8 л), а года через полтора грозятся вообще обновить модель (см. ЗР, 2003, № 9).

Ну, а «Волге» предстоит поменять личико (и индекс) уже к моменту выхода этого номера – ждем ГАЗ-31105. Правда, что будет с ценой на машину, пока не понятно. Жаль, если исчезнет главный козырь «Волги» – большой автомобиль за невысокую цену, или все-таки пронесет? □

Автомобили на тест предоставлены сетью автосалонов «ЭЛЕКС ПОЛЮС», тел. 232-90-09.



МЕТАЛЛОИСКАТЕЛИ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Авторынок — Мекка для автомобилиста. Ассортимент как в большом магазине, а цены куда ниже. Почему же супермаркеты продолжают процветать, а количество мелких точек сокращается?

СТАРТОВЫЙ КАПИТАЛ

До 1991 года автозапчасти были в дефиците, а работники автосервисов считались очень «нужными» людьми. Еще бы — от их благосклонности целиком зависели здоровье и продолжительность жизни вашего железного друга.

С приходом рынка все изменилось. Неудовлетворенный спрос сулил неплохие барыши, хотя конкурировать с официальными производителями автокомплектующих было сложно. Кроме них, мало кто располагал полным комплектом спецоборудования и отлаженной технологией. Соискатели занялись реставрацией. Делали все по старинке, на совесть. Восстановленные «по науке» шаровые опоры, полуоси, рулевые механизмы, маятниковые рычаги и т. д. служили почти как новые. Более того, государство эту деятель-

ность поощряло, освободив «старьевщиков» от налога.

Вскоре к складному пирогу потянулись кооперативы. У большинства из них предрассудков по части качества не было, и в продаже появились опасные для жизни изделия. Например, опоры с точеными, а не коваными пальцами. Мелочь? Не скажите: по норме палец обязан выдержать шеститонное усилие на разрыв! Мы уже не говорим о других, менее «массивных» требованиях, вроде легкости качания, ударной стойкости и прочее.



Кое-кто даже не тратился на металл. Старую деталь мыли, пескоструили, в лучшем случае прожигали на прессе, кадировали и... продавали как новую! Автобазары заполонил откровенный брак. Именно тогда рынок приобрел репутацию криминальной помойки. Но спрос на запчасти не исчез.

В середине девяностых выпуском новых деталей занялись непрофильные заводы. Спеша заработать на дефиците, они тоже не очень заботились о качестве, благо, сертификат с них никто не требовал. Конкуренция и здесь сыграла свою роль – определились лидеры, и сегодня многие из них предлагают отличный товар, по цене ниже вазовской.

Перестраивается и ВАЗ. Большая часть его смежных производств обрела самостоятельность, а с ней и собственный товарный знак. Разобраться в этом изобилии неискушенному покупателю непросто. Да и жулики ведь никуда не делись. Они расширили дело и гонят подделки с чужими логотипами. Легко ли уберечься от обмана?

НОВЫЕ ВРЕМЕНА

Рынок (в смысле места торговли) за последние годы сильно изменился. Убогих столиков под открытым небом, по крайней мере в Москве, практически не встретишь. Даже модные еще недавно контейнеры почти вышли из употребления. На их месте – большие и светлые павильоны, нарезанные на секции. У каждого арендатора – своя специализация. Кто предлагает подшипники, кто – агрегаты, кто – резинотехнику. Так проще работать с поставщиками, да и денег на закупки уходит меньше – однотипный товар можно взять крупным оптом, получив соответствующие скидки. Мелкий частник экономит на всем – содержать настоящий магазин ему не под силу, а завлечь покупателя в свой ларек можно только низкой ценой. Большинство это удается. В целом, рынки на 15–20% дешевле. Атри-



Прилавки типа «восточный базар» нынче не в моде.



Современный рынок похож на универсальный магазин.



Территория бизнеса под надежной охраной.

бут цивилизации, кассовый аппарат, есть, похоже, теперь у всех. Но, дабы не провоцировать покупателя, хранят его не на виду, а в подсобке. Те, кому нужен чек, все равно спросят, остальные – обойдутся и так.

Хозяева побогаче владеют двумя-тремя отсеками и держат наемных продавцов. Остальные торгуют сами. Малая торговая точка отличается высокой гибкостью и способна оперативно реа-



Лицом к покупателю: пункт питания...



...отправления культа...



...прочих надобностей.

гировать на изменяющуюся конъюнктуру. Вот пример. В Москве рынки почти повсеместно соседствуют с крупными магазинами. Частник четко отслеживает, что хранится на складе у конкурента (информация эта есть в любой кассе супермаркета). Допустим, в магазине заканчивается ходовой товар – капоты на «классику». Коробейник скушает остаток оптом и, едва завадев монополией на дефицит, взвинчивает цену. Покупателю деться некуда – приходится платить.

Но не все попадает на рынок из магазинов. Многие закупают на других рынках – оптовых, что-то на базах, что-то – у ранее неизвестных изготовителей. Но в любом случае с полным комплектом бумаг – накладных, сертификатов и прочее. Знать бы, что они настоящие... Обмануть покупателя проще простого: кто из нас сможет отличить подлинную печать от липовой?

Впрочем, некоторые даже предъявлением документов себя не утруждают: «Ты пришел дешевый деталь брать или бумажку глядеть?» Иные, чувствуя подвох, тут же ретруются, но большинство, глядя на упаковки с названиями

назначение изделия. Очевидно, по отдельности можно купить или брак, или некондицию. Еще одно. На редукторах ведущих мостов обязательно есть следы прикаточной пасты (такова заводская технология), если нет – перед вами классический самосбор.

Присмотревшись как следует к точкам крепления и рабочим поверхностям, легко обнаружить хоженую деталь. Но есть и то, что невозможно увидеть. По некоторым оценкам, до 50% товаров – самозванцы. Отличить их от подлинника нелегко даже профессионалу. Налицо все необходимые реквизиты! Продаются их открыто и в рыночном масштабе. Откуда? При каждом легальном заводе есть теневое подполье. Украд-сорбал-продал. Качество не волнует, был бы навар. Гонят подделки на заводах России, ближнего и, особенно... дальнего зарубежья. Прежде подлог можно было вычислить по цене – фальшивка дешевле. Но когда стало ясно, что умный покупатель на дешевизну не клюет, вилка цен постепенно сузилась.

Воровской бизнес процветает. Ныне копируют уже не только узлы, но и целые агрегаты. Между тем ни один подполь-

ный завод (в отличие от тех, где делают паленую воду) пока не закрыли. Достается и «иностранным». Зарубежные запчасти, как правило, дороги и использовать их бренд особо выгодно. Надо только подождать, пока он обретет у нас популярность. Этим, видимо, объясняется тот факт, что сцепление «Закс», «Валео» и «ЛуК» – по большей мере имитации, а, допустим, нераскрученный «Крафт» чаще встречается в подлиннике.

Продавцы, разумеется, про это ничего не знают и знать не хотят. Только почему-то при всякой проверке 90% точек закрываются на учет.

НА ЧУЖИХ ПЛЕЧАХ

Получается, что поход на рынок сродни прогулке по пастбищу. Завелся – обязательно вляпнешся. Четких правил, как этого избежать, нет, можно лишь дать несколько общих советов. Не умеете выбирать товар – покупайте в магазине. По возможности в том, где есть консультанты. Они объяснят и помогут.

На рынке поищите продавца с большим выбором аналогичного товара. Те, кто торгует всем подряд, обычно неразборчивы в связях. Брать у них



Каждому по потребности: с паспортом – подороже...

именитых фирм, лезет за кошелком. Между тем ни глазам, ни ушам доверять не стоит. Товар надо пробовать на зуб.

ПОЧТИ ТАКИЕ ЖЕ

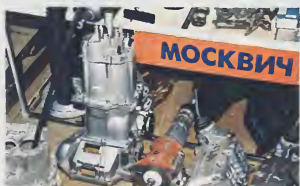
Внимательный покупатель может заметить много интересного. Вот, например, неотапливаемый склад-контейнер, под завязку набитый автохимией. Цены – божеские, только стоит ли тратить кровные, если на упаковке надпись: «Не допускать замерзания!».

Владельцы автоматагитол при покупке вручают талон с номером. Это сертификат на приобретение (в случае чего) новой съемной панели – настоящие в свободную продажу не поступают. Где и как сделаны те, что навалом лежат на прилавках?

Датчик массового расхода воздуха хоть и съемный, продается, как правило, вместе с корпусом. На последнем нанесен даже номер, определяющий



...с ржавчиной – подешевле.



Левая КП – явный самосбор. На заводе картеры не красили.



Рекламный ход или попытка обьять необъятное?



У каждого продавца своя специализация.

На правах рекламы

последний (и единственный!) амортизатор просто опасно.

Не гонитесь за дешевизной. Нижний уровень цен – зона криминальной торговли. Хотите сэкономить – покупайте детали комплектом. Например, четыре шаровые опоры, четыре стойки подвески и т. д. Скидка обеспечена, ведь опт нередко начинается с трех единиц.

Проследите, чтобы в товарном чеке указали номер секции. Покрутившись на рынке, немудрено позабыть, где что покупал. Страшно? Тогда прибегайте к радикальному средству – самому запчастей не покупать. Пусть этим занимаются профессионалы из автосервисов. Им-то копии ни к чему – ведь самим потом перепродавать. Вариант не самый дешевый, но весьма перспективный. И процесс пошел – за прошедший год розничная торговля автозапчастями похудела аж на 20%. Все ушло в мелкий опт. Видимо, постепенно магазины превратятся в оптовые базы, где будут отовариваться СТО. И паленый товар уйдет в прошлое – специалиста ведь на мякине не проведешь! А руководящего частнику оставят аксессуары и мелочевку, неспособную повлиять на надежность и безопасность автомобиля. Хотелось бы, чтобы к тому времени это стало всем по карману! □



Серия **DYNAMIC PLUS**

Finwhale Dynamic Plus – новое поколение газовых амортизаторов Finwhale. В конструкции применены новейшие технологии и материалы. Новая конструкция поршня в сочетании с улучшенными характеристиками позволили добиться идеального баланса устойчивости, управляемости и комфорта.

Серия **BASIC PLUS**

Масляный двухтрубный амортизатор. Объединяет в себе новейшие решения и классическую конструкцию. Идеально подходит для всех типов дорог. Обеспечивает комфорт и безопасность в течение длительного срока службы.



**IMPROVED
VERBESSEERT**
УЛУЧШАЕННЫЕ
ТЕХНИЧЕСКИЕ
СВОЙСТВА



АМОРТИЗАТОРЫ
SHOCK
ABSORBERS

Официальный представитель в России, СНГ и странах Балтии

ООО "Дельта Автоматив"

Тел.: (095) 564 8262 E-mail: info@d-auto.ru

Аренда автомобилей

роль



НАПРОКАТ

ИГОРЬ МОЖЖАРЕТТО

Кое-кто еще помнит, как в 60-е годы прошлого века в Москве и еще нескольких больших городах пытались ввести совсем тогда невиданную услугу – прокат автомобилей. Даже с благословения Н. С. Хрущева она не прижилась. Строители коммунизма пытались или выжать из «ничьей» машины все возможное и она быстро превращалась в клам, или заменить новые детали и узлы на изрядно походившие.

Эта повсеместно развитая за рубежом услуга снова появилась в России в начале 90-х и на этот раз довольно быстро заявила о себе. Более того, активно завоевывает все новые позиции. Рынок проката растет примерно на 20–30% в год, а общий его объем оценивается от двух до четырех миллионов долларов в месяц. Распространен он пока только в крупных городах, но и при

этом автопарк прокатных компаний составляет больше 2000 машин – от маленьких «ок» до представительских «линкольнов».

ПО СЕНЬКЕ И ШАПКА

Первыми клиентами российских прокатных контор стали, естественно, иностранцы: бизнесмены, приезжавшие к нам по делам, туристы, а потому свои представительства прокатчики поначалу открывали только в аэропортах и валютных отелях. Потом подтянулись и россияне. В последние годы они уже преобладают. Условно их можно разделить на представителей среднего класса (клиенты, чей доход, по оценкам экспертов, составляет более 500 долларов в месяц на члена семьи) и массовых потребителей (доход на члена семьи – от 250 долларов).

Поводы для обращения в прокатную контору самые разные. По данным агентства «ИМА-консалтинг», чаще всего это временное отсутствие собственного автомобиля (более 43% клиентов), потребность в средстве передвижения в выходные дни, для отдыха (21%), для деловых поездок (13,4%). Называется и такая недавно совсем еще необычная причина – желание познакомиться с машиной для последующей покупки (2,4%). У каждой категории клиентов свои критерии выбора прокатной компании. Иностранцы чаще всего ориентируются на бренд и для аренды предпочитают обращаться в известные международные фирмы (Hertz, Avis), при этом многие, как это принято у них, бронируют машины заранее.

Представители нашего «среднего класса» (для них, в отличие от «фирма-



чей», цена имеет значение) отдадут предпочтение российским прокатчикам, предлагающим надежные, но не очень дорогие иномарки, например, «Рольф-Прокат», «Европкар-РУС». Ну а самый массовый отечественный потребитель ориентируется исключительно на цену. Для них компании «Элекс-Полус», «Ином-Лада» и другие предоставляют в прокат отечественные «лады» и «волги».

Стандартные требования к потенциальному клиенту – это наличие водительского удостоверения, паспорта и кредитной карты, возраст – не менее 21 года, стаж – от двух лет и т. д. Некоторые конторы выдвигают специальные условия. Для питерской компании «Биракс» стаж вождения – не менее года, а вот минимально допустимый возраст арендатора-водителя – 25 лет (правда, за дополнительные 15 евро в день могут быть допущены и лица от 21 года до 25 лет). Многие компании работают только по предварительным заказам – небольшой запас во времени нужен, чтобы сверить паспортные данные кандидата с теми, что в милийских базах. При малейшем подозрении под благовидным предлогом откажут.

ПРОКАТИМСЯ... ЗА РУБЕЖ

Перед нами стояла задача, еще несколько лет назад казавшаяся совершенно нереальной: взять в аренду автомобиль, чтобы отправиться на нем за рубеж. Между прочим, на собственных машинах ежегодно границу пересекают несколько миллионов наших автолюбителей. Почему бы не попробовать на прокатном авто? Для сравнения решили арендовать машину и за границей...

Итак, большой компанией мы отправились на зимний отдых в сосед-

нюю Финляндию. Это – одно из модных направлений: в прошедшие новогодние праздники его выбрали почти 80 тысяч россиян! Договорились, что часть из нас доберется из Москвы до Санкт-Петербурга поездом (билет в купейном вагоне – около 1000 руб.), арендует там машины и уже на них отправляется в Финляндию. Другие – поездом едут до первой крупной станции на территории Финляндии (Лаппеэнранта, билет от Москвы в один конец в купейном вагоне – 3400 руб.) и берут автомобиль там. Что ж – вперед!

Задание № 1 – первая часть эксперимента. В Санкт-Петербурге прокатом автомобилей занято около 10 компаний. Какие-то предлагают только почасовую аренду (с водителем и без, от 18 долл. в час) и только отечественных или же очень дорогих лимузинов («Авто-Мобиль», «Космос», Hertz). Недорогую иномарку на несколько дней готовы были предоставить две фирмы – «Биракс» и «Рольф-Нева». Первая предлагала «народный» «Рено-Символ» вроде бы за приемлемые 24 евро в день (при аренде от 7 дней). Однако выяснилось, что эта сумма без НДС (+18%) и ряда страховок. В итоге неделя проката с нелимитированным пробегом одной машины обошлась бы... в 450 евро! Дороговато за маленький «Символ»... Да еще оставлять залог 1500 евро. Словом, первый блин, как водится, вышел комом. Зато в «Рольф-Нева» с нами обошлись куда дружелюбнее. В интересующей нас категории недорогих автомобилей «А» (по прокатной классификации) предложили на выбор «Мицубиси-Каризма», «Мицубиси-Лансер» или «Форд-Фиеста» (все – с двигателем 1,3 л) за 55 долл. в сутки. Поскольку мы собирались взять три автомобиля, предоставили скидку 10%, но за возможность забрать машины в нерабочее время (в 7 утра) накинули по 18 долл. Все виды налогов и необходимые российские страховки уже включены. По условиям «Рольфа», прогреб по Санкт-Петербургу и Ленинградской области не лимитирован, а за пределами ограничен – 150 км в день (+150 км в виде бонуса). За все, что сверх того, доплата по 0,25 долл. за 1 км.

В назначенный день и час мы были в Санкт-Петербурге, где нас ожидали три заказанных автомобиля – новеньких, с пробегом от 1 до 12 тыс. км, в отличной комплектации (все – с гидроусилителями, ABS, кондиционерами, минимум с двумя подушками безопасности и т. д.). Забегая вперед, скажем: никаких проблем с техникой за все время пути не было, средний расход топлива составил примерно 6,5 л/100 км, об-



На прокатном авто из Питера в Финляндию и обратно.

щий пробег каждой из машин – около 1600 км (из них по России – всего 350 км). За 7,5 суток аренды с учетом перепробега мы заплатили по 416 долл. (в рублях, конечно). Плюс затраты на бензин – 50 евро и 600 руб. (автомобиль требуют вернуть с полным баком, иначе доплата по 1 долл. за литр!).

Задание № 2. Вторая часть эксперимента – взять автомобиль напрокат в самой Финляндии. Чтобы сэкономить, мы выбрали, естественно, недорогой автомобиль той же категории «А». Сначала, как положено, обратились в офисы известных компаний. И Hertz, и Avis готовы были предоставить нам такой – например, «Опель-Корса 1,2» или «Рено-Клио 1,4». Правда, в отличие от тех, что предложили в Санкт-Петербурге, в комплектацию входили лишь гидроусилитель, ABS и две подушки безопасности. Да и цена не порадовала: протестный «Опель» на неделю стоил 564 евро (к тому же компания блокирует на счету клиента 300 евро), а за «Рено» и вовсе более 600 евро! Да, дороговато...

Попробуем обратиться еще к одному известному прокатчику – Europcar. Но и тут цены начинаются от 459 евро за неделю проката «Фольксвагена-Поло», да и то при очень лимитированном пробеге! Только в четвертом месте нам повезло – небольшая местная фирма Baltija-rent предложила «тольи» двухлитный трехдверный «Форд-Фокус» (пробег – 60 тыс. км) всего за 35 евро в день. За неделю вышло 245 евро, не считая 100 евро на бензин. Машина хотя и выглядела не очень (задняя полка багажника, например, держалась на честном слове), но за 1200 км пробега не поддела ни разу и в 20-градусный мороз заводилась легко.

В общем, эксперимент показал: в России сегодня можно взять напрокат современный автомобиль по цене даже меньшей, чем за границей, только перед этим требуется собственный «маркетинг», чтобы выбрать лучшую по соотношению цена – качество компанию.

Р. С. Для чистоты эксперимента еще одна машина – новенький «Рено-Символ» – отправилась по тому же маршруту прямо из Москвы своим ходом. Конечно, «лишние» 700 км (в один конец) по зимней дороге до Санкт-Петербурга – не подарок (она местами сужается до двухполосной, а тяжелых автопоездов там не счесть), но все 3000 км пробега обошлись хозяину «Символа» в 2000 руб. и 50 евро за бензин, не считая 20 долл. за страховку («грин-карту», без которой въезд в Европу запрещен). Но тут каждый сам решает – стоит ли ночь в комфортабельном вагоне поезда пары сотен долларов... □

А КАК ПО-АМЕРИКАНСКИ?

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ



Начало января, когда мне предстояло лететь в Детройт на автосалон NAIAS-2004, выдалось здесь морозным и снежным. «Хорошо, что буду на колесах!» – эта мысль согревала по пути на стоянку прокатной конторы, в которой мы забронировали машину еще из Москвы. Где же черпать впечатления о прокатном бизнесе, как не на его родине! Да и до салона ежедневно предстоял путь в 35 миль...

«У вас бронь на «Форд-Фокус», но сейчас свободных машин нет, да и дороги плохие... не хотите взять вседорожник? Доплата незначительная!». Перед объяснением чернокожей красавицы-менеджера устоять было сложно – «Беру!».

Такую стратегию, как выяснилось, используют даже серьезные фирмы, не говоря о мелких. Будьте внимательны: при незначительной разнице в цене аренды плата за страховку вырастает существенно. Если на счету каждый доллар – стойте на своем!

Не владея как следует языком, имея поверхностное представление о законодательстве страны, ориентироваться следует на крупные интернациональные компании. В США теоретически можно арендовать машину и без страховки, но делать это настоятельно не советую – не дай

бог что случится... Застраховать хотя бы «гражданку» просто необходимо.

Часто выгоднее взять машину на неделю, а не на три-четыре дня. Из документов попросят только «права» (обычные российские подойдут) и паспорт. Обязательно иметь при себе кредитную карту одной из известных платежных систем (Visa, American Express). Денег на карте должно быть с запасом, ибо на вашем счете временно заморозят большую сумму на случай, если вы отдадите авто с пустым баком или позже оговоренного срока. Стоит уточнить, лимитирован ли суточный пробег, иначе при сдаче машины возникнут разговоры о доплате. Если вы путешествуете не в одиночку, лучше вписать в договор второго водителя – на всякий пожарный. В США, где в разгаре борьба за здоровый образ жизни, курить в машинах часто запрещено.

«Как вам наш «Трейлблейзер»? – девушка в униформе фирмы улыбнулась и попросила включить зажигание. – Все в порядке, пробег небольшой. Спасибо, приходите к нам еще». От момента въезда на стоянку до сдачи ключей и прощания прошло две минуты. Неделя аренды новенького «Шевроле-Трейлблейзера» обошлась в 340 долларов... □

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«КИА-РЮ» представляет заместитель главного директора – коммерческий директор ЗАО «АвтоРО» Александр Новиков.

С начала 2004 года наиболее продаваемая модель среди автомобилей KIA – «Рю». Самым большим спросом пользуется далеко не самая дешевая комплектация – хэтчбек с механической коробкой передач, гидроусилителем руля, кондиционером, подушкой безопасности водителя. Все четыре стеклоподъемника у него –

электрические, электрозеркала – с подогревом, руль регулируется по наклону, проведена аудиоподготовка. Такой автомобиль стоит 11 300 долларов. Самый модный цвет – серебристый. В связи с большим спросом покупателям, среди которых примерно половина – женщины, приходится ждать машину два-три месяца.



«ТОЙОТА-КЭМРИ» (лидер в «бизнес-классе») представляет президент ООО «Тойота-Мотор» г-н Томоаки Ниситани.

Самая популярная у наших клиентов «Кэмри» – с бензиновым двигателем 2,4 л и автоматической коробкой передач в комплектации R2. Это легкосплавные колесные диски R15, системы ABS и EBD, Break Assist, четыре подушки безопасности, климат-контроль, «датчик дождя», четыре электростеклоподъемника, электропривод и обогрев зеркал, электропривод передних сидений, кожаный салон. Самые модные цвета – серебристый, бежевый,

черный. Автомобиль в такой комплектации стоит 31 900 долл.; в зависимости от наличия на складе ожидание может составить до двух недель.

Наши покупатели – в основном мужчины в возрасте от 30 до 50 лет, менеджеры среднего и высшего звена или владельцы собственного бизнеса. Довольно большой процент – корпоративные клиенты: многие компании приобретают Camry в качестве бизнес-автомобиля.



КАЛАШНИКОВ ВЫБИРАЕТ «ФОРД»

Легендарный инженер-конструктор Михаил Калашников выбрал Ford Focus российского производства в качестве личного автомобиля. Свой выбор он сделал на открытии нового дилера Ford Motor Company, «АСПЭК-Авто», в Ижевске. Знаменитый инженер мог бы стать первым покупателем в салоне, но руководители «АСПЭК-Авто», узнав, что



Калашников собирается приобрести выставленный в демонстрационном зале серебристый хэтчбек с двухлитровым двигателем в комплектации Trend, решили подарить автомобиль.

«Мы гордимся тем, что Михаил Тимофеевич сделал свой выбор в пользу российского Ford Focus, тем более, что его предыдущий автомобиль был также марки Ford», – сказал Хенрик Нензен, президент Ford Motor Company в России. Кстати, среди 10 изобретений, которые изменили мир в XX веке, числятся оба брэнда – Ford и «Калашников».

«НА СТАРТ – ЗА СКИДКАМИ!»

Так называлась акция, которую в течение зимы проводили все дилеры «Рено». В эти месяцы автомобили известной французской марки предлагались покупателям со значительными скидками – до 1000 евро. Так, на все версии популярного Renault Symbol скидка составляла 600 евро (цена – от 8850 евро), Renault Kangoo – 700 (от 11 490 евро), Renault Clio – 800 (от 12 500), Renault Laguna – 1000 (от 18 990).

САМ СЕБЕ БАНК

Московский «АвтоСпецЦентр «Ауди» на Таганке» установил собственный курс валюты и обещает сохранить его до конца года. Покупатели рассчитываются теперь за автомобили по курсу 1 евро = 1,19 доллара (1 доллар = 0,84 евро). Исключение А8: 1 евро тянет здесь на 1,21 доллара. Таким образом дилер защищает себя и клиентов от скачков американской валюты, поскольку цены на «Ауди» закреплены в долларовом эквиваленте, а оплата принимается только в рублях (по российскому законодательству). В январе-феврале, как сообщали в «СпецЦентре», его фиксированный курс позволил покупателям сэкономить на каждой машине примерно 6% от ее стоимости.

А ЕЩЕ И «РОЛЬФ-ВОСТОК»

На Рязанском проспекте в Москве открыт новый торгово-технический центр компании «Рольф» – продажа и обслуживание автомобилей Hyundai и Mitsubishi. «Рольф-Восток» отвечает высоким требованиям. В двух современных автосалонах на 24 автомобиля – полная гамма моделей Hyundai и Mitsubishi, к услугам клиентов сервисный центр с 12 подъемниками. Все работы здесь выполняются в точном соответствии с технологиями Hyundai Motor Company и Mitsubishi Motors Corporation. Кроме того, предлагается широкий спектр услуг по оформлению страховых полисов, кредита и лизинга, а также обмена старого автомобиля на новый. В ближайшее время будет открыт и пункт аренды автомобилей.



«ДЕНЬ LAND ROVER»

Компания «Муса Моторс», официальный дилер Land Rover, в очередной раз устроила «День Land Rover» на открытой площадке перед «Крокус Сити Молл» (65-й километр МКАД). Тему праздника «Внедорожник в мегаполисе» выбрали не случайно – Land Rover отлично себя чувствует не только на бездорожье. Он легко справляется со всеми трудностями, которые поджидают водителя в городе: пешеходные бордюры,

открытые люки, железнодорожные или трамвайные переезды и, конечно, пробки... Но на этот раз пробки были пивные... Трасса из них представляла захватывающее зрелище. На кольцевой дороге даже возникали заторы: любопытные автомобилисты наблюдали, как Land Rover покоряет огромную трапецию. Все, кто ее одолел, получили подарки, а победители – туристические путевки.

КАК В КИНО

В прошлом году компания «АвтоГанза», официальный дилер «Фольксвагена», преодолела рубеж – 1000 проданных за год автомобилей и стала первым российским дилером VW, который добился таких результатов. При этом каждый пятый автомобиль марки Volkswagen из общего объема продаж в Москве и каждый седьмой на территории РФ были реализованы компанией «Авто Ганза». Тысячным покупателем стал Сергей Грибков, кинопродюсер, комедия которого «Даже не



думай» стала одним из лидеров кинопроката прошлого года. В качестве бонуса от компании «Группа Ренессанс Страхование» он получил полис «Автокаско» на свой новый кроссовер «Туарег».

ИЩУТ ДИЛЕРОВ

Проанализировав результаты продаж 2003 года, «Дженерал моторс-АвтоВАЗ» решил расширить сеть дилеров с 42 до 78. СГП ищет партнеров в городах и регионах:

Архангельск, Белгород, Брянск, Бурятия, Владимир, Вологда, Дагестан, Иваново, Ижевск, Иркутск, Калининград, Калуга, Кемерово, Киров, Коми, Кострома, Краснодар-

ский край, Красноярск, Курган, Ленинградская область, Липецк, Московская область, Новгород, Новокузнецк, Новосибирск, Орел, Пенза, Петрозаводск, Псков, Рязань, Санкт-Петербург, Смоленск, Сочи, Сыктывкар, Тамбов, Тверь, Томск, Удмуртия, Чита, Якутия, Ярославль.

От претендентов требуется наличие технических и финансовых ресурсов, достаточных для организации сбыта и обслуживания автомобилей на самом высоком уровне.

УРОКИ ПОШЛИ ВПРОК

ОЛГА ГОРДЕВА,
ИГОРЬ МОЖАРЕТТО



По данным, представленным «АСМ-холдингом», в 2003 году производство легковых автомобилей в России выросло на 3,1% по сравнению с 2002-м и превысило миллионную отметку. В стране выпущено 1013 тысяч автомобилей. Причем прибавку дали не «старые» российские лидеры – ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, а несколько новых автопроизводителей: в частности, Калининград, Москва, Таганрог и Тольятти. На основных же предприятиях в прошлом году выпуск даже несколько сократился.

Тем не менее, руководитель департамента машиностроения Минпромнауки РФ Николай Сорокин заявил, что «сектор производства легковых автомобилей постепенно вышел из кризиса, вызванного массовым ввозом в Россию импортных по-

держанных автомобилей в 2002 году и приводившего к неоднократным остановкам сборочных конвейеров». По его словам, расширению рынка отечественных автомобилей во многом способствует принятое правительством постановление о выравнивании таможенных платежей для юридических и физических лиц, а также вклад предприятий, производящих иностранные модели на территории России, – в 2003 году они сделали свыше 57 тыс. легковых машин.

ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

Итак, в общем, чуть больше, чем в предыдущем году. А если конкретнее – по заводам? На АвтоВАЗе в 2003 году было собрано 699 889 автомобилей, всего на 0,4% меньше, чем в 2002-м (703 040).

Снижение производства отмечено также и в Ульяновске: УАЗ в 2003 году выпустил на 2,7% меньше легковых вседорожников, чем в предыдущем (32 748 против 33 648).

Кто действительно хорошо поработал, так это производители самой маленькой «Оки». По данным «АСМ-холдинга», в прошлом году спрос на микролитражки вырос, благодаря чему Камский и Серпуховские заводы сумели увеличить выпуск на 3,3 и 2,9% соответственно. В 2003 году на заводе микролитражных автомобилей (ЗМА) в Набережных Челнах сборка «Оки» превысила 40 тысяч, а в Серпухове – 20 тысяч. Таким образом, доля производства в России автомобилей класса «А» (к нему относится «Ока») в прошлом году составила примерно 6%. Десять лет назад – всего 1%. По прогнозам экспертов, спрос на недорогие автомобили класса «А» на нашем рынке – примерно 100–150 тысяч штук, но удовлетворяется он едва наполовину – не хватает силовых агрегатов.

На этом перечень «побед» старых отечественных производителей можно считать закрытым. Годовой прирост, как уже было сказано, получен от сборочных производств иномарок. Их сейчас в России пять (о месте, которое они занимают на российском рынке, на с. 138).

НИКТО НЕ ХОЧЕТ В АРЬБЕРГАД

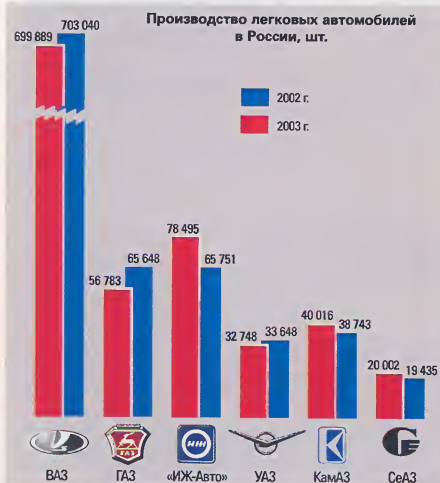
Пожоже, что в 2004-м никто из игроков на автомобильном рынке России свои позиции сдавать не намерен. АвтоВАЗ планирует неболь-

шое сокращение выпуска – до 684,8 тыс. автомобилей и в то же время готовится к началу производства семейства «Калина», машины «дешевятого» семейства и «Самары-2» с новыми 1,6-литровыми моторами, опытно-промышленной партии полноприводных ВАЗ-2111 и многого другого (подробнее об этом на с. 18).

В Удмуртии «ИЖ-Авто» намерен наконец-то начать серийный выпуск ИЖ-21261 – универсала «Фабула» семейства «Ода» (задне- и полноприводные модификации), полностью перевести все ИЖи на впрысковые двигатели ВАЗ-21067, отвечающие нормам Евро II, а также освоить сборку «КИА-Спектра», сделав к концу года около тысячи этих седанов.

По словам генерального директора ОАО «ГАЗ» Алексея Баранцева, в 2004 году планируется собрать 72,5 тыс. «волг» ГАЗ-31105 (седан и универсал), причем в середине года изменить в салоне конструкцию кресел. В ближайших планах – серийный выпуск «русского «Хаммера» – вседорожника «Тигр», который, как считают, будет востребован прежде всего в государственных структурах, а также пробная партия джипов ГАЗ-3106.

В планах УАЗа на 2004 год увеличить продажи на 3,7% – до 82 тыс. штук, из которых 33 тыс. новая модель «Хантер». Руководители автомобильного холдинга «Северсталь-Авто» объявили о планах строительства еще одного завода на производственной площадке ОАО «УАЗ». Возможно, там будут собирать импортный вседорожник.



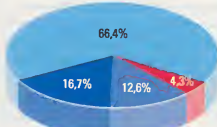
Производство легковых автомобилей в России в 2003 году (доли рынка, %):



В Набережных Челнах на первом плане увеличение объемов производства «Оки» и модернизация выпускаемой модели. Новый окрасочный цех, полностью введенный в строй в минувшем году, отвечает мировым стандартам и позволяет окрашивать 75 тысяч автомобилей в год. Рассматривается возможность производства силовых агрегатов на площадях ОАО «КамАЗ» с привлечением к сотрудничеству иностранных партнеров.

Планы «иностранцев» не такие масштабные, зато с хорошим шансом быть выполненными. Так, на СП «GM-АвтоВАЗ» в 2004-м надеются собрать уже 60 тыс. машин, а в 2005-м – и вовсе 75 тыс. (с учетом «Шевроле-Вива» на базе «Опель-Астра» предыдущего поколения). В планах ЗАО «АвтоТОР» на 2004 год выпустить 20–24 тыс. легковых «корейцев» и «немцев», расширить модельный ряд за счет «Хаммера» и новых моделей BMW. А еще – освоение сборки новых моделей мировых брендов.

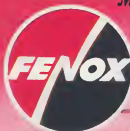
В Таганроге полны решимости преодолеть заветный рубеж – 10 тыс. корейско-российских автомобилей «Хенда» и запустить вторую модель – представительскую «Сонату». В Москве на «Автофрамос» идет активная подготовка к выпуску «Рено Х90» – машины гольф-класса, созданной специально для стран Восточной Европы. Как мы уже сообщали, в конце этого года должна сойти с конвейера пробная партия. Завод во Всеволожске запланировал в 2004 году собрать 22 тыс. «фокусов» нынешнего поколения, а в 2005-м – 25 тыс., но уже второго. В общем, все вместе «иностранцы» рассчитывают собрать как минимум 110–120 тыс. автомобилей. Надо отметить, что на большинство упомянутых моделей по-прежнему существует повышенный спрос. С учетом этого и строили свои планы на новый год их производители.



- новые отечественные
- поддерживаемые иномарки
- новые иномарки
- новые иномарки, собранные в РФ

Automotive Components

Мы не копируем,
мы делаем лучше!



Водяные насосы FENOX OPTIMAL

Традиционно продукция FENOX под маркой OPTIMAL производится по выверенной подоплеке заповедной технологии, применяемой крупнейшими мировыми автопроизводителями. Она соответствует самым строгим стандартам, принятым в Европе и США и является самым оптимальным соотношением цены и качества. Насос FENOX OPTIMAL имеет стальную крыльчатку, а не чугунную, как у обычной помпы. Крыльчатка из более прочного металла имеет большую эффективность лопастей и почти в 4 раза легче чугунной. Из-за снижения нагрузки подшипник меньше изнашивается и надежнее работает на высоких скоростях. Все насосы FENOX производятся с использованием керамических уплотнительных элементов последнего поколения, состоящих из двух подпружиненных керамических элементов, притертых друг к другу на молекулярном уровне.

При такой конструкции уплотнение сохраняет герметичность даже при наличии люфта подшипника и медленное изнашивается благодаря низкому трению между элементами (коэффициент трения F=0,001). Водяные насосы FENOX OPTIMAL в 5 раз долговечнее обычных, более устойчивы к резким перепадам температур (-50...+120°C) и выдерживают скорость вращения до 8000 об/от, отов в минуту.

Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, Opel, Renault, Fiat, TOYOTA, MAZDA, Nissan, HONDA и т.д., в том числе и для российских LADA, GAZ, UAZ.

ДАЕШЬ ПОЛМИЛЛИОНА!

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Продажи автомобилей в прошлом году во всем мире упали. В Западной Европе на 1,3% (данные Европейской ассоциации автопроизводителей ACEA), причем в конце года, в декабре, и вовсе на 1,8%. А в России, напротив, весь год и продажи иномарок, и цены на них (в среднем на 5–10%) росли. В итоге зафиксирован очередной рекорд: почти двукратный рост продаж за год – свыше 220 тыс. машин. Можно смело предположить – полумиллионный рубеж будет преодолен через год, максимум два. Не позже...

ПОПАЛИ В ДЕСЯТКУ

Совершенно закономерно первое место заняла корпорация «Дженерал моторс». Она реализовала в России 29 771 автомобиль: 8339 ввезено в Россию, остальные (21 432) – вседорожники «Шевроле-Нива», собранные на СП «GM-АвтоВАЗ». В минувшем году было продано 7318 автомобилей марки «Опель» (рост по сравнению с 2002 годом – 255%), причем лидировал «Опель-Астра» (3859 машин). Далее идут: 605 «Шевроле» (без «Нивы», +220%), 375 СААБ (+188%) и 41 «Кадиллак». В 2004 году «Джи-Эм» грозит заметно прибавить, в первую очередь, конечно, благодаря «Шевроле-Ниве» и «Шевроле-Биве» (бывшая «Опель-Астра»), сборка которой должна начаться в Тольятти в сентябре.

На второе место неожиданно для многих вышла компания, не имеющая в России сборочного производства. О разительном росте продаж (в три раза превышающих прошлогодние) объявила «Тойота моторс». Через сеть официальных дилеров было продано 25 075 «тойот» и 1397 «лексусов» (всего 26 472) – результат правильно выбранной ценовой и маркетинговой политики. Лидерами стали «Королла» (8772), «Камри» (6404) – победитель в бизнес-классе) и «Ленд-Крузер-100» (3047). Последних продано в четыре с лишним раза больше, чем в 2002 году; впереди – вседорожник RX300 (912 шт.). Кстати, в 2004 году «Тойота моторс» планирует реализовать в России уже 30 тыс. автомобилей.

Замыкает тройку лидеров «Форд», продавший 20 712 автомобилей. Чемпион, естественно, «Фокус» made in

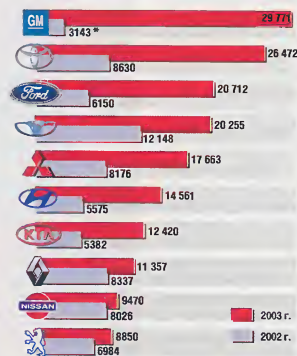
Vsevolozhsk – 15 876 шт. Далее идут «Мондео» (2770) и «Маверик» (665). По словам президента «Форд мотор компани» Хенрика Нензена, компании удалось достичь рекордных для себя в России продаж не только благодаря производству во Всеволожске, но и специальным программам кредитования и расширению дилерской сети. Планы на 2004 год – не менее 30 тыс. автомобилей.

Потихоньку сдает лидирующие позиции неизменный «номер 1» прошлых лет – компания «УздэуАвто», хотя про-

В 2003 году в России продано более 220 тысяч новых иномарок. Это абсолютный рекорд в набирающем силу сегменте рынка.

дажи и растут: в 2003 году в России продано 20 255 автомобилей «Дэу», изготовленных в Узбекистане. Как и раньше, лидер «Нексия» – 14 722 машины, но продано также 5533 микролитражки «Матиз». В результате показатель 2002-го (12 148) превзойден более чем на 8 тыс. Тем не менее в последние годы решающим фактором при

Десять самых успешных иностранных компаний в России (продано автомобилей в 2003 г., шт.)



* С учетом продаж «Шевроле-Нивы».

покупке для россиян становится не только цена.

Это можно проследить по динамике продаж компании «Мицубиси»: она в 2003 году реализовала в России 17 663 автомобиля – на 116% больше, чем годом раньше (8176). Почти половину объема продаж составила «Каризма» – 7867, далее идет прошлогодний лауреат Гран-при «За рулем» обновленный «Лансер» – 2758 машин. Выросла в общем объеме продаж фирмы доля вседорожников (28%), их продано почти 5 тыс. штук (4935): «Паджеро» на третьем месте (1508), на четвертом – «Спейс-Стар» (1409).

Далее в списке по продажам стоят две корейские компании. У «Хенда мотор» они выросли по сравнению с 2002-м в 2,6 раза – 14 561. Наибольшей популярностью в 2003 году пользовался у нас «Акцент», продажи которого составили 6198 шт. (сборку этих машин ведет Таганрогский автозавод) и «Гетси» (4132).

В прошлом году в России было реализовано 12 420 автомобилей марки KIA – в 2,3 раза больше, чем годом раньше, при этом 77% продаж пришлось на долю калининградского «АвтоОРА» – 9548 автомобилей. Лидером остался «KIA-Рио» (5479) – он в 2003-м вошел в десятку самых популярных иномарок в России. На 64% (с 1467 автомобилей до 2406) выросли продажи вседорожника «Спортидж». Далее идут «Сефия» и «Шума» (2066) и представительский «Магентис» (836).

Уже пятый год подряд увеличивает продажи «Рено», и не только у нас, но и у соседей. За 2003 год рост в России составил 36,2%, на Украине – 51,8%, а в Белоруссии – 72,8%! Компании удалось упрочить свои позиции, несмотря на неблагоприятную ситуацию, вызванную усилением евро. За год дилерская сеть выросла на 20 салонов (до 83 в 33 городах), а гарантия на новые автомобили «Рено» в России увеличилась до 2 лет (без ограничения пробега). В итоге «Рено» на почетном восьмом месте: продано 11 357 автомобилей, что на 36,2% больше, чем в 2002 году. Самая продаваемая у нас модель, естественно, «Клио» – 5741 автомобиль (5212 «Клио Символ» и 529 «Клио»). С появлением нового «Мегана 2» продажи автомобилей этого семейства выросли на 35% и достигли

почти четырех тысяч (3934). А модель «Кангу» стала в 2003-м бесспорным лидером в своем сегменте (продано 797 штук).

У японского «Ниссана» в минувшем году дела в России шли не лучшим образом, хотя продажи и увеличились на 18%. Причина та же – евро, который появился в ценниках автосалонов в начале года. В итоге было продано 9470 «ниссанов» (против 8026 в 2002-м). Лидер «Премиера» – 3041 шт., на втором месте – «Алмера» (2587). С нового года японская фирма снова вернулась в долларовую зону, чем, наверное, не преминул воспользоваться покупатель.

Замыкает «великолепную десятку» «Пежо» – продажи автомобилей этой марки в 2003 году составили у нас 8850 автомобилей (рост – 23%). Судя по годовому отчету, компании принадлежит 5,7% российского рынка иномарок.

В РОЛИ ДОГОНЯЮЩИХ

Первую десятку покинули все без исключения марки германского концерна «Фольксваген-Ауди групп», еще недавно занимавшие верхние строчки в рейтингах продаж. Было реализовано всего 7408 «фольксвагенов» (6335 легковых и 1073 коммерческих) – падение свыше 7%! И виной тому не только сильный евро, но и попытки позиционировать «народные» автомобили в классе «премиум», из-за чего компания теряет в России свои позиции производителя доступных средств передвижения. На первом месте среди легковых автомобилей, как и раньше, «Пассат» – 2994 шт. (3543 в 2002-м), на втором – не самый дешевый внедорожник «Уагер» (1089). Исправить положение, скорее всего, собираются выведением на наш рынок пятого поколения «Гольфа», обновленных «Пассата» и «Шарана».

Дочерняя «Шкода» продала за прошлый год 6291 автомобиль (минус 37% – абсолютный рекорд падения на нашем рынке). Лидер продаж по-прежнему «Октавия» – 3611 шт., далее – «Фабия» (2112). В десятке лидеров их уже нет – стали дороги, да и устарели изрядно. По слухам, премьера полностью нового поколения «Октавия» состоится уже скоро – в Женеве.

А вот шведская «Вольво» медленно, но верно наращивает объемы продаж: в 2003-м они выросли на 72% и составили 5027 автомобилей. Самой популярной моделью стал седан S60 – 1965 машин, на втором месте – S40/V40 – 1351, на третьем – седан бизнес-класса S80 (1174).



Десять самых популярных в России иномарок по итогам продаж (шт.) в 2003 г.

Еще более быстрыми темпами растут продажи у японской «Сузуки» – за год больше чем в два раза (4044 против 1912). Самые популярным в ее линейке стал внедорожник «Гран Витара» (2684 шт.).

Лидером среди немецких производителей автомобилей класса «премиум» по-прежнему остался концерн из Баварии: в России было продано 3902 автомобиля марок БМВ и «Мини» (против 3886 в 2002 году). Самой популярной оказалась «пятерка» – 1268 машин, чуть отстала третья серия – 1220. А еще граждане небогатой России купили за год 641 «семерку», 571 внедорожник X5, 73 родстера Z4 и один – Z8. Весной 2004 года на заводе «АвтоТОР» в Калининграде начнется производство новой БМВ 5-й серии и представительских лимузинов 7-й серии. Компания связывает с этим надежды на рост продаж.

Реализация «Хонды» в России возросла до 3574 автомобилей, что в 2,7 раза больше, чем в 2002 году (1340). Самая популярная модель, как и прежде, «паркетник» CR-V – 1780 автомобилей. Следом за ним идут «Аккорд» (828) и HR-V (681).

Наконец-то есть повод порадоваться представителям концерна «Даймлер-Крайслер»: количество проданных в России автомобилей выросло на 48% и составило 4714 шт. Хорошо расходятся легковые автомобили «Мерседес-Бенц» (3205 машин, +50,4%), значительно улучшились позиции марки «Крайслер» и «Джип» (761 – в 2003-м, 380 – в 2002-м). А еще в прошлом году российские номера получили 12 автомобилей «Майбах» – больше, чем во всей Восточной Европе...

Рост продаж и у французского «Ситроена» – 3160 машин против 2272 в 2002-м. В лидеры вырвался С3 – 1107, на втором месте С5 – 915 машин.

У концерна «Ауди» хоть и намечался заметный рост (3111 автомобилей против 2700 в 2002-м), но уровень других членов Большой Тройки в классе «премиум» еще не достигнут. Бесспорным лидером в линейке компании стал А4 (1257 автомобилей), на втором месте – А6 (815), на третьем – А8 (523). Хуже всего продавался А2 – всего два автомобиля... Чтобы «подстегнуть» интерес к моделям из Ингольштадта, фирма пошла на беспрецедентный ход: отныне все цены – только в долларах.

Компания «Мазда», которая официально на российском рынке представлена совсем недавно, демонстрирует рекордный рост продаж – за год в три раза (1862 против 641). Абсолютным лидером стала новая «Мазда-6».

Отмечен заметный рост (+88,6%) и у британской фирмы «Ленд-Ровер» – за год продано 1582 автомобиля (574 – «Рейндж-Ровер», 521 – «Дискавери», 354 – «Фрилендер» и 133 – «Дефендер»). Видно, никогда не пройдет в России мода на внедорожники.

Замыкает список компаний, сумевших преодолеть рубеж в тысячу автомобилей, японская «Субару», которая за год продала в России 1272 машины (в 2002-м – 571). Самой популярной моделью стал внедорожник «Форестер» (472), следом идут «Легаси» и «Легаси Аутбек» (433).

В целом же можно сказать, что год для иностранных автоконцернов в России удался. Особенно для тех, кто организовал здесь сборочное производство или, несмотря на все соблазны, продолжал держать цены в долларах. Они сегодня – «на коне». И если не будет никаких политических или экономических потрясений (а прогнозы пока благоприятны), не изменятся таможенные пошлины, рост продаж продолжится и в этом году. На проектную мощность выйдут сборочные заводы во Всеволожске, Калининграде, Таганроге, Тольятти, в салонах появятся новые модели... Так что помиллиона не кажется такой уж нереальной цифрой. Во всяком случае, в 2005 году.

В этом году мы несколько изменили подсчет проданных в России иномарок. Включили российско-американскую «Шевроле-Ниву» и, наряду с легковыми, в суммарных числах продаж учитывали и коммерческие – такие, как «Рено-Кангу» или «Ситроен-Берлингто». К иностранным же грузовикам мы обратимся позже. □

ЧЕМ БЕРЕТ «ЦЕ-ДВА»

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

ТОВАР ЛЮДИ

Предложения на рынке автомобилей, как мы замечаем, не всегда соответствуют принципу: «больше – дороже, меньше – дешевле». Даже у одной марки могут быть странные сюрпризы. Возьмем, скажем, «Форд-Фиеста», который дороже следующего в линейке «Фокуса». Примерно то же и с «Ситроеном-С2» – младшим представителем модельного ряда фирмы. Цена на эту небольшую машинку начинается от 11 500 евро, в то время как следующий за ней в гамме «Ситроен-С3» предлагает от 9900. Удивительно?

Да, пожалуй. И все же интерес к автомобилю это не умаляет. Напротив, побуждает повнимательнее приглядеться: может и в самом деле есть за что платить?

Итак, минимальную цену мы уже назвали – 11 500 евро. За нее предлагают машину с двигателем 1,4 л (не так уж мало для малыша), механической пятиступенчатой коробкой передач, четырьмя подушками безопасности, электроусилителем руля, велюровым салоном сочной окраски, близкой по цвету кузову (кстати, покрытому металлик). Из мелочей – регулировки

высоты сиденья водителя и рулевой колонки (по углу наклона и длине), электрические стеклоподъемники, центральный замок, иммобилайзер, аудиоподготовка.

Такая комплектация, однако, пользуется небольшим спросом и поставляется дилерам на заказ под конкретного клиента. В автосалоне куда чаще встретишь автомобиль за 13 тыс., оснащенный кондиционером, аудиосистемой, подогревом сидений и зеркал (см. табл.). При желании сюда можно что-то и добавить: климат-контроль, CD-чейнджер, легкосплавные колеса



на 14 или 15 дюймов, боковые шторки безопасности, круиз-контроль, противотуманные фары. Предложений достаточно.

А можно замахнуться и на «Цевторой» с мотором 1,6 л, 110 л. с. — он способен раскочегарить малыша до 195 км/ч (вот окружающие удивятся). Такие машины поставляют только с коробкой передач «Сенсо-драйв». Для водителя это как «автомат», но вместо гидротрансформатора стоит управляемое электроникой механическое сцепление. Более мощный автомобиль — это и не-



Комбинация, прямо скажем, не совсем привычная.



Пепельницы и прикуривателя что-то не видно.

сколько иная обивка салона, более развитый боковой подпор у сидений, дополнительное антикрыло сзади, легкосплавные колеса на 16 дюймов, возможность более «крутого» дооснащения. Скажем, парковочной системой и даже системой электронной стабилизации.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Давно замечено: с увеличением размеров наружной светотехники автомобиль выглядит и более стильным, и более узнаваемым. Это в полной мере относится к «Цеввторому». На фоне его миниатюрного капота большие фары кажутся просто огромными. Они не так округлы, как у коллеги «Ситроена-С3», хотя по стилистике весьма схожи. Спереди С2 кажется более динамичным, а смотришь сбоку — так и хочется сказать: экий обрубок! Настолько быстро сходит на нет крыша в задней части. Неужели там кроме багажника есть места для сидения?

Надо же, действительно есть. Два отдельных креслица с подголовниками могут ездить на салазках вперед-назад, меняя объем багажника. Говорить же о том, что эта регулировка дает что-то задним пассажирам, не приходится. Взрослый может пробраться назад и даже самостоятельно вылезти, но ехать здесь «не очень-то» — тесно! Вместимость автомобиля скорее всего определит формула 2+2. Однако заметим:

ЦЕНЫ НА «СИТРОЕН-С2»

Двигатель	Коробка передач	ABS	Кондиционер	Климат-контроль	Аудиосистема с CD-ресивером	Аудиосистема с CD-чейнджером	Колеса	Цена, евро
1,4 л	МКП						14"	11 500
							14"	12 980
							15"	14 240
1,6 л	АКП						16"	14 500
							16"	16 220
							16"	16 220



несмотря на скромное пространство сзади, конструкторы предусмотрели здесь развитые подлокотники по краям да по большому карману для мелких предметов рядом с каждым. Детям, наверное, очень понравится.

А теперь взглянем на крышку багажника — она двустворчатая. Большая часть открывается как обычно — вверх, меньшая — откидывается вниз, к тому же имеет закрывающуюся полость для инструмента или знака аварийной остановки. А может, это большая косметичка?



Пробку бензобака можно повесить на крышечку. Но только вместе с ключом.

Автомобильчик мал, но очень мил. Большая площадь остекления обеспечивает хорошую обзорность. Огромные для такой машины диапазоны регулировок руля и водительского кресла дают возможность найти не одну, а несколько удобных посадок. Скажем, под босоножки или туфли на шпильках, обтягивающие ботинки или... короткую юбку (шутка!).

Относить маленькие автомобили к сугубо дамским — особенность российской ментальности. Старина Фрейд обя-



Сменный удлинитель лонжерона с гофрой сзади.

зательно нашел бы, что сказать сильной половине по этому поводу. Объективно же «Ситроен-С2» — автомобиль горожанина, не обремененного семьей, или второй автомобиль в доме. А уж кто будет чаще садиться за его руль — глава семейства или хранительница очага — ничего не меняет.

Вернемся в салон автомобиля. Если смотреть с водительского места, C2 почти не отличается от C3: та же комбинация приборов со стрелочным тахометром и электронным спидометром, тот же дисплей по центру передней панели, информирующий о температуре за бортом, времени суток или неплотно закрытой двери. Управление всем наружным светом (включая «противотуманки») и «дворниками» — на подрулевых переключателях. А на торце правого, кроме того, регулировка изменения каналов и громкости штатной магнитолы.

У «Ситроена» очень удобные сферические дефлекторы, но не совсем удачно расположенные кнопки привода стекла — на тоннеле за рычагом коробки передач. Впрочем, на машине с кондиционером стекло опускают не часто.

На привычном месте управление наружными зеркалами и корректор фар — слева от руля. На виду кнопка включения аварийки. Под ней — управление центральным замком. Есть всякие подстаканники и даже датчик дождя. И все-таки чего-то не хватает... Ах да, пепельницы! Извините, милые дамы, миндзав вас предупреждал!

КАК ЕДЕТ

Кто-то, наверное, усомнится: может ли автомобиль с двигателем 1,4 л нормально схватить? Напрасно, а уж если ус-

КОНКУРЕНТЫ

	«Фольксваген-Поло» 1,4 л, 75 л. с.	«Опель-Корса» (3 дв.) 1,4 л, 90 л. с.	«Пежо-206» (3 дв.) 1,4 л, 75 л. с.
			
Размеры, мм:			
длина	3895	3817	3835
ширина	1650	1646	1673
высота	1460	1440	1430
Максимальная скорость, км/ч	172	180	170
Расход 0-100 км/ч, с	12,9	11,5	13,2
Расход топлива, л:			
город/шоссе/средний	8,8/5,2/6,4	9,8/5,3/7,2	9,9/5,3/6,6
Цена	от \$14 000	от \$13 250	от \$11 200



В такой ящичек всегда найдется что положить.



Задние кресла откидываются и ездят назад-вперед.

тановлен на маленькой машинке – тем более. Небольшая масса обеспечивает хорошую динамику на первых двух-трех передачах (читай, в городе), а скромная площадь лобового сопротивления не мешает разогнаться, когда включена четвертая или пятая (на трассе, стало быть).

Особой похвалы слабой половины заслужит, конечно, легкий и чувствительный руль с электроусилителем. А сильная, если не постесняется сесть в C2, будет приятно удивлена поведением машины на трассе.

Подвеске инженеры «Ситроена» традиционно уделяют особое внимание, но даже с учетом этого ее ходы приятно удивляют. На волнах машина не бьет по «пятой точке» и не взбрыкивает, как многие ее одноклассники, а пытается спадить, мягко качуясь седюков. Не всегда получается? Так ведь ты в России, милая!

Небольшие неровности, ямки и грубые стыки асфальта машинка пропускает похуже. Низкопрофильные шины 185/55R15, в которые обула наша, хорошо информируют сидящих внутри о недоработках дорожников.

Зато, как и у коллег из «Це-третьего», здесь хорошая шумоизоляция. Кроме

того, удивителя достаточно возможно-стей, чтобы можно было осянстить автомо-биль относительно длинной транс-миссией. Скажем, при движении по трассе со скоростью 120 км/ч тахометр показывает меньше 3500 об/мин, а на сотне – меньше 3000. Автомобилю С-класса с двигателем того же рабочего объема иногда шумнее. И еще весьма важное обстоятельство: с одним водителем C2 разогнаться до сотни за 12,2 с (с мотором 1,6 л – за 10,9), так что в городе никто не будет ущемлять ваше право езды в левом ряду – вы не станете помехой потоку.

В официальных пресс-релизах «Ситроен-С2» называют городским спортивным автомобилем. Кроме высокой маневренности, легкого руля и «чувства» габарита, у машины небольшой, по нашим меркам, дорожный просвет – около 130 мм без загрузки (для иномарки В-класса это норма). Повредить серьезно автомобиль на проселе не так-то просто, поскольку нижняя точка – порешина подрамника (крепкая штука), а вот защиту моторного отсека, хотя бы пластиковую, поставить нужно. Снизу немало проводов, датчиков, и от тесного контакта с дорожной грязью они лучше работать не станут.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	1,4 л МКП	1,6 л Senso-drive
--	-----------	-------------------

Общие данные

Размеры, мм		
длина	3666	
ширина	1659	
высота	1461	
Снаряженная масса, кг	н. д.	н. д.
Полная масса, кг	н. д.	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	169	195
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,2	10,9
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/41	
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,3	8,3
загородный цикл	4,9	5,2
средний	6,1	6,3

Двигатель

	бензиновый	
Рабочий объем, см³	1360	1597
Мощность, кВт/л. с.	55/75	50/110
при об/мин	5400	5750
Крутящий момент, Н·м	115	144
при об/мин	3300	4000

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, ЕВРО

ТО 2000 км	бесплатно
ТО 20 000 км	120
ТО 40 000 км	155
Колодки тормозные передние	39
Колодки тормозные задние	75
Ремень ГРМ + ролик + работа	28-49-70
Бампер передний	124
Бампер задний	100
Колесо	145
Дверь передняя	247
Крыло переднее	82
Ветровое стекло (с датчиком дождя)	265
Блок-фара	125
Фонарь задний	44
Стоимость нормочаса	32

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Опция	Цена, евро
ABS (если нет)	420
Кондиционер (если нет)	600
Климат-контроль	900
Круиз-контроль	190
Противотуманные фары	150
Легкосплавные колеса на 14" (вместо стальных)	320
Легкосплавные колеса на 15" (вместо стальных)	420
Боковые шторки безопасности	280
Подогрев передних сидений и обтекателей зеркал	400
Парковочная система	360
Система стабилизации ESP (только с двигателем 1,6 л)	500
Дуги на крышу	97
Коврики в салон	43 или 74
Коврики в багажник	37
Брызговики (передние и задние)	67

Что еще добавить: про палитру кузовов из двенадцати цветов или 100-тысячную гарантию? Этим, наверное, никого не удивишь. И все же если завтра знакомые увидят вас в «Ситроене-С2», они скорее всего удивятся забавной машинке, а не вашему выбору. Если так, ее цена себя оправдывает. □

Автомобиль на тест предоставлен ООО «САТАРИ», тел. 276-17-79, 267-30-10

ШТИРЛИЦ ИДЕТ ПО КОРИДОРУ

ДМИТРИЙ НЕКРАСОВ, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

По какому коридору? Мы же хотели проверить рулевые наконечники вазовских «десяток» — причем тут коридоры?

Вообще-то, капризы рулевого наконечника запоминаться надолго. Спокойно едешь, слушаешь музыку, и вдруг на прямом участке дороги машина сама ныряет в сторону... Показалось? Да нет — чуть заметная неровность асфальта и опять «бросок через бедро». А бывает и наоборот: тебе хочется скорректировать траекторию, а машина ехала как едет...

При таких саркастических вырвато-влево начинаешь ощущать, что автомобиль становится как бы тесно на своей полосе. Испытатели в подобных случаях говорят о ширине динамического коридора — кстати, ее зависимость от скорости не линейная, а квадратичная... А если проблемы с коридорами не только у вашей машины, но и у встречной или, скажем, обгоняемой, то у всех появ-

ляются шансы обогатить коллекцию искорененных автомобилей возле ближайшего поста ГАИ...

Увы, что ширина упомянутого коридора тесно связана с исправностью рулевых наконечников, хочется выбрать из их магазинного многообразия заведомо хорошие. Шесть новеньких комплектов типа «левый-правый» поначалу внушали оптимизм...

Действительно, откуда взяться пессимизму, если в экспертизе «классических рулевых» двухгодичной давности (ЗР, 2002, № 2) картина в целом была вполне приятной? Да и в новом наборе расстановки сил выглядела достаточно узнаваемо: один «бомж» среди пяти фирменных изделий заранее претендовал на роль мальчишки для битья. Беглый взгляд на экспертное заключение НАМИ тоже успокаивал: мол, геометрические размеры соответствуют конструкторской документации ВАЗа, все шарниры работают без

заеданий, стуков и скрипов, да и ударная прочность — в норме. А вот и выводы: «...Все представленные для испытаний образцы наружных наконечников рулевых тяг для ВАЗ-2110...2112 и их модификаций НЕ СООТВЕТСТВУЮТ КД ВАЗ и НЕ МОГУТ БЫТЬ РЕКОМЕНДОВАНЫ как запасные части для упомянутых автомобилей». Вот это да...

А вот это уже провал. Пальчики подвели.

Что случилось? Увы — три главных испытания перевернули все вверх дном. Сначала у рулевых измерили силу выдавливания шарового пальца из корпуса, затем оценили силу его вырыва (вырвать — это то же самое, что выдавить, только в другую сторону) и, наконец, померили твердость рабочей поверхности пальцев. Так вот — первое испытание провалили «Кедры» и «Хай-Драйв», на втором сдался «Грек», а третьи друж-

но завалили все! Какие оценки прикажете ставить?

Полковник Штирлиц начал бы выкладывать диковинные фигуры из спичек и рассуждать... Действительно, в той же «Пиленте» пальцы держатся великолепно, но что с того толку, если твердость поверхности составила 8–12 единиц по Роквеллу при норме 43? Еще хуже дела у «Хай-Драйв»: двойное превышение нормы по вырыву пальца никого не обрадует, поскольку соседствует с невыполнением требований по силе его выдавливания и аналогичным провалом в части твердости. Ставить подобные изделия на автомобили нельзя ни при каких обстоятельствах, а потому подсчет суммы баллов, набранных по отдельным номинациям, терять всякий смысл. Как любил «шутить» известный вождь: «За подвиг — награждать, за провинность — расстрелять».

Тем временем фигуры из спичек выстраиваются в гистограммы — примерно такие,

1 Заявленный производитель неизвестен



■ Ориентировочная цена 120 руб.
■ Когда изделие продается в «голом» виде — без коробки, голограммы и знака соответствия, то продавец обычно произносит магическую фразу: «Из Тольятти...». Качество подобных деталей всегда непредсказуемо — на этот раз твердость пальца составила 22 единицы вместо требуемых 43. Но параметры остальных изделий оказались еще хуже...

Оценка: ■■■■■ (удовлет.)

2 Заявленный производитель «Лемфёрдер» (Lemförder, Германия)



■ Ориентировочная цена 375 руб.
■ К упаковке особых претензий нет, разве что голограмма отсутствует. С параметрами дело хуже — «немцы» с большим трудом уложились в норматив по силе выдавливания пальца из корпуса и отклонили непонятную микротвердость — 17 из 23 единиц по Роквеллу вместо нужных 43. А цена — за эти деньги трех наших «бомжей» можно купить...

Оценка: ■■■■■ (удовлет.)

3 Заявленный производитель ЗАО «Кедра», Миасс, Россия



■ Ориентировочная цена 180 руб.
■ Изделия маркированы товарным знаком и знаком соответствия, упакованы в фирменную тару, но голограммы нет. Как нет и знаменитого покрытия слепком «Фильбор-20», за который, собственно, и уважают продукцию этой фирмы... Жалкие 25 единиц твердости плюс провал испытаний на силу выдавливания — в общем, образец халтуры.

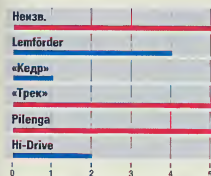
Оценка: ■■■■■ (удовлет.)

4 Заявленный производитель ПО «Грек», Миасс, Россия

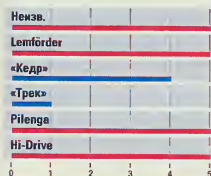


■ Ориентировочная цена 160 руб.
■ К внешним атрибутам изделия претензий нет — упаковка нормальная, все надписи в порядке, а внутри бардак. Сила вырыва шарового пальца из корпуса составила 1200–1400 кгс при норме 1500, а твердость рабочей поверхности колеблется в диапазоне 28–36 единиц. Конечно, у остальных твердость еще хуже, но что с того покупателю?

Оценка: ■■■■■ (удовлет.)

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ
ШАРОВЫХ ПАЛЬЦЕВ
(оценка по пятибалльной шкале)

Сила выталкивания из корпуса.



Сила вырыва из корпуса.



Твердость рабочей поверхности.

5

Заявленный производитель
«Пиленга» (Pilenga),
Италия

■ Ориентировочная цена 300 руб.
■ Чуть ли не самое дорогое изделие оказалось едва ли не самым дрянным: твердость поверхности шарового пальца из Италии составила всего 8–12 единиц! Впятеро ниже нормы! Все предыдущие успехи как бы аннулируются, а в протоколе появляется безжалостная запись: «Не устанавливать ни при каких обстоятельствах»...

Оценка: ■■■□□ (плохо)

как показаны на рисунках. Красный цвет символизирует уважение к вазовским требованиям, синий – пренебрежение. О победителях речь не идет, это уже понятно – но расставить горе-рулевых по ранжиру все-таки можно. Итак, если допустить кошмарную ситуацию, при которой выбор ограничен только наконечниками перечисленных фирм, то остается порекомендовать бедняге-потребителю... «бомжа»! А что делать, если все остальные еще хуже? За ними в порядке ухудшения качества (им, как и «бомжу», условно поставлено удовлетворительно) следуют «Лемфёрдер», «Кедр» и «Трек». «Пиленту» и «Хай-Драйв», как мы уже отмечали, нужно выбросить немедленно.

Наша экспертиза отражает реальную ситуацию, сложившуюся на момент подготовки материала, – пришлось выбирать лучших из худших. Думаем, что через некоторое время мы устроим повторную проверку – вдруг повезет?

Такой вот странный получился у нас коридор. Штириц бы, конечно, выкрутился, а вот потребитель – вряд ли...

6

Заявленный производитель
«Хай-Драйв» (Hi-Drive), Германия

■ Ориентировочная цена 280 руб.
■ Худшее из худших! Палец не держится в корпусе, а твердость его рабочей поверхности колеблется от 13 до 19 единиц по Роквеллу вместо требуемых 43. Заключение экспертов вновь гласит: «Не следует устанавливать на автомобиль ни при каких обстоятельствах». Наш совет оригинальности не отличается: коробочку оставить, остальные – выбросить.

Оценка: ■■■□□ (плохо)

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЯПОНСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

ВСЕ ДЛЯ MAZDA.

Более 5000 наименований
в наличии с самого большого склада в СНГ

Качественные запчасти **Blue Print** для
автомобилей **MAZDA, TOYOTA, NISSAN,
MITSUBISHI**

Москва, ул. Бахова, д. 17
розница т. (095) 742-79-97, опт т. (095) 777-65-56
www.autopalace.ru e-mail: info@autopalace.ru

Санкт-Петербург, Ленинский пр-т, д. 160
оф. 305-2, т. (812) 118-64-68

Ростов-на-Дону, ул. 2-я Володарского, 76/23а
оф. 100, т. (8632) 36-00-31
e-mail: apdon@aanet.ru

г. Москва, сеть магазинов «Табирин» (095) 109-09-39;
г. Москва, «Самурай», (095) 745-08-14;
г. Москва, «Дрикс», (095) 742-45-15;
г. Москва, Авто Мотор, (095) 110-50-53;
г. Москва, «ДВС групп», (095) 507-96-49;
г. Москва, «Стил Мотор», (095) 795-24-56;
г. Москва, «Металлос», (095) 505-15-86;
г. Москва, «Алекс», (095) 782-49-43;
г. Москва, «Барроу Стіл», (095) 181-26-27;
г. Москва, «Автомобиль», (095) 505-26-26;
г. Москва, «Европа Мотор», (095) 908-77-66;
г. Москва, «Румер», (095) 126-91-11;
г. Москва, «Дельта-Ремонт», (095) 492-55-29;
г. Волгоград, «Самейл», (8442) 95-26-72;
г. Воронеж, «Басейл», (0732) 51-21-21;
г. Ижевск, «Дельта-Мотор», (8412) 25-11-76;
г. Калининград, Автоцентр «Навигатор», (0112) 65-04-01;
г. Нижний Новгород, «Автошкола», (8312) 49-39-42;
г. Рязань, «Автошкола», (0912) 76-63-39;
г. Уфа, «Самурай», (0472) 90-47-58;
г. Челябинск, «Твин Кам», (3512) 21-66-88;
г. Ярославль, Space Motors, (0522) 72-25-71

А «ГОЛОВА» НА ЧТО?

Наименование – головное устройство.

Ориентировочная цена – 650 долл.



■ Производители автомобильного аудио ведут себя так, будто наличие в автомобиле полноценного кинотеатра на колесах – давно свершившийся факт. Вот и еще новинка – мультимедийное головное устройство KD-DV5000 от фирмы «Джей-Ви-Си» (JVC).

Несмотря на малую толщину изделия, позволяющую вписать в панель приборной панели с размером 1-DIN, оно совместимо с различными источниками информации, включая видео DVD, DVD-R, DVD-RW, видео

CD, CD-R, CD-RW и CD, а также MP3. Ультратонкий механизм DVD, усилитель 4 по 50 Вт, эквалайзер с семью диапазонами частот и многочисленными настройками – как пользовательскими, так и фабричными, дисплей для трехмерной графики, подсветка с изменяющимися цветами (1728 оттенков!), тюнер с фазовой автоподстройкой без дрейфа – в общем, всего много... Отметим, что для обладателей автомобилей «Ауди», «Фольксваген», «Форд» и других, оборудованных штатным ди-

станционным управлением на руле, имеются дополнительные адаптеры, позволяющие организовать сопряжение KD-DV5000 с имеющимся оборудованием. Каждая выполненная операция подтверждается звуковым сигналом, поэтому от управления автомобилем можно не отвлекаться – вернее, почти не отвлекаться... Мы же помним, что мониторы предназначены только для пассажиров.

Пару слов о конкретных мониторах. KV-MR9000 – это 9-дюймовый монитор на 336 960 пикселей, крепящийся к крыше, а KV-MH6500 – это 6,5-дюймовый монитор на 280 800 пикселей, который приставляют

к подголовнику. Водитель может слушать по радиоприемнику музыку или информацию о транспортном потоке, в то время как пассажиры, сидящие на заднем сиденье, могут смотреть кино, а фонограмму кинофильма прослушивать через инфракрасные наушники типа KS-NP1K. Само собой, в помощь комплексу можно добавить чейнджер CD/MP3.

Новая «голова» обойдется примерно в 650 долларов. Мониторы KV-MR9000 и KV-MH6500 потянут соответственно на 920 и 560 долларов. А способ не отвлекаться от управления автомобилем один – музыкальная «голова» должна руководить своей собственной...



НЕ КИПИТ, ОХЛАЖДАЕТ И СМАЗЫВАЕТ

Наименование – охлаждающая жидкость «Держинск-химпромсервис».

Ориентировочная цена – от 17 до 25 руб. за литр.



■ «Тосолы» в Держинске делают давно, однако с некоторых пор товар обрел новое обличье: говоря проще – новые канистры с измененным дизайном и улучшенной защитой от возможных подделок. Что касается собственно антифриза, то изготовители отмечают его высокую химическую стабильность, хорошую теплоемкость и благотворное влияние на все элементы системы охлаждения, включая помпу, – дескать, недаром он в прошлом году вошел в число «100 лучших товаров России»...

ПОКА «КАЛИНА» ЗРЕЕТ...

Наименование – комплект датчика скорости.

Примерная цена – 250 руб.

■ ОАО «Электромеханический завод «Пегас» из Костромы разработало для автомобилей семейства «Калина» новинку – комплект датчика скорости. В отличие от капризного коллеги на вазовской «десятке» с его трущимися шестеренками, «пегасовское» изделие должно служить подольше, поскольку оно бесконтактное. Однако серийных «калин» пока что не выдать...

«Пегас» заявляет, что новинку вполне можно применять и в «десятке» семейства ВАЗа. Достаточно установить датчик скорости (фото 1) вместо штатного привода спидометра, а ведущую шестерню этого привода



заменить на новенький ротор из комплекта (фото 2). Кроме двух упомянутых деталей, в комплект также входит электрический соединитель.

УВЕЛИЧЕННЫЙ «РЕСУРС»

Наименование – реметаллизант.

Примерная цена – 210 руб.

■ Компания «ВМП-Авто» начала выпуск популярного реметаллизанта «Ресурс» в новой упаковке емкостью 150 мл. Металлический флакон с красной крышкой и одноразовой мембраной снабжен этикеткой на русском и английском языках, а также фирменной голограммой. Изготовители рекомендуют свое средство как для минеральных, так и для полусинтетических масел. Что касается полезности подобных препаратов, то известные поллярные мнения – остается составить свое собственное...



ИМЕННЫЕ БЛОКИ

Наименование – блок управления.

Ориентировочная цена – 2900 руб.

■ Калужский завод «Автоприбор» решил заняться дизелями – точнее, электронными блоками управления для автомобилей с дизельными двигателя-



ми. Новое изделие фирмы – блок 514.3763 предназначено для дизельных моторов ЗМЗ-514.10. Любопытно, что полное название новинки БУДС-3.1 дано по имени разработчика блока, Дмитрия Скибарко.

По данным изготовителей, двигатель, оснащенный такой системой, обеспечивает автомобиль УАЗ-3160 выполнение норм токсичности Евро II с десятипроцентным запасом по сумме вредных выбросов.

Блоки управления поставляются в ОАО «УАЗ» и заводское ОАО «Автодвигательсервис» – последнее устанавливает такой дизель на автомобиль УАЗ и ГАЗ. Ориентировочная розничная цена изделия – 2900 руб.

«ЛЕВЫЙ» БАШМАК

Наименование – башмак натяжителя цепи.

Ориентировочная цена – 20 руб.

■ Башмак натяжителя цепи в 406-х заводских моторах – тема неиссякаемая. Арамаское ООО «Автокомплект» в новомодные звезды не верит и упорно производит для «волговод» именно башмаки – вместе с ними тем же занимаются и многочисленные «подпольные дел мастера»...

Настоящие «арзамасы» сделаны из фирменного полиамида. Понятно, что по внешнему виду отличить его от какого-либо иного материала сможет только узкий специалист – поэтому все внимание к «мелочам». Одна из них – на фото 1: признаком арзамасского башмака являются три выпуклые точ-

ки и зеркальный отгисск букв А и Р. Сразу отметим, что на последних версиях изделия точек стало две, а буквы слились между собой, но уже не в зеркальном варианте, а в обычном – как на фото 2.

От настоящих башмаков перейдем к поддельным. Их довольно много, поэтому рассмотрим наиболее «наглых» самозванцев. Взглянем на фото 3: изделие точно совпадает по форме с оригиналом, но самозванца выдают отсутствие упомянутых меток и желтый цвет материала. А то, что показано на фото 4, отличить совсем просто: два выступающих ребра на рабо-



1



2

ДАЙТЕ «ЦИТРОН» ДЛЯ «АУДИ»!

Наименование – воздушный фильтр.

Ориентировочная цена – 65–80 руб.

■ Ставропольский «Цитрон» все чаще посматривает за рубеж... Во всяком случае, об этом говорят его попытки освоить новый сегмент рынка с воздушными фильтрами для «Опеля», «Фольксвагена» и «Ауди». Фирма полагает, что они пользуются особым спросом на отечественном рынке. Негласно решалась и другая задача – доказать равноправие «цитронов» с теми же «маннами» и «бошами».

В процессе производства применяются немецкие полиуретановые клеи «Клебхеми» (Klebschmied MG) и фильтровальная бумага «Холлингворс» (Hollingsworth & Vose Company). Такие же ма-



териалы используют и сами иностранцы, а потому различий в тонкостях отсева или ресурсе фильтров быть не должно. Оборудование тоже импортное.

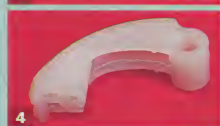
На обратной стороне упаковки фильтров помещена таблица, где указана полная применимость данного изделия к марке автомобиля, модель и объем двигателя для разных годов выпуска).

чей поверхности, иной внутренний паз – в общем, совсем не похоже.

Кстати, «арзамасы» бывают и негитрянского вида – например, тот, фрагмент которого показан на фото 5. Про новинку из графитонаполненного антифрикционного материала мы уже рассказывали (ЗР, 2003, № 10) – подделок пока что не обнаружено. Надолго ли?



3



4



5

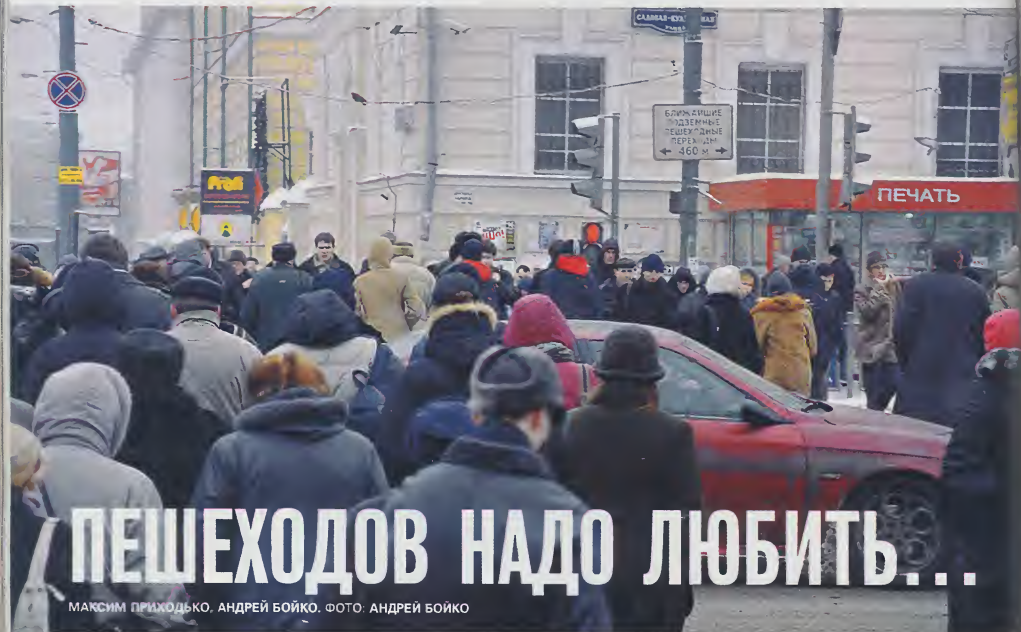
ЗАСУЧИВ РУКАВА

Наименование – торсионные шланги.

Примерная цена – 20–30 руб.



■ Немецкая компания «Фенокс» (FENOX Automotive Components) организовала в Белоруссии производство шлангов, основой которых стали рукава с двухслойным армированием – как поперечным, так и продольным. При этом поверхностный слой шланга содержит высокомолекулярные соединения, препятствующие старению резины. Такие изделия, по данным фирмы, легко выдерживают давления до 250 атмосфер.



ПЕШЕХОДОВ НАДО ЛЮБИТЬ...

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. АНДРЕЙ БОЙКО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО

Эти знакомые каждому слова И. Ильфа и Е. Петрова звучат сегодня как никогда призывно. Ежедневное противостояние между водителями и пешеходами уже напоминает войну. Приходится признать: пока перевес на стороне автомобилистов. Для них – автомобили, дороги, паркинги, развязки. На долю пешеходов – практически ничего, им порой и пройти-то негде: в крупных городах большинство тротуаров превращается в парковку. И как итог всего – аварии, жертвы, без чего не обходятся дорожные войны. Это отражает и официальная статистика, но об этом позже.

11 МИНУТ

Одна из центральных магистралей Москвы – Садовое кольцо. Наземный переход у площади Восстания, три часа дня. Зеленый сигнал светофора для машин горит... около 11 минут. Понятное дело – надо пропустить поток автотранспорта, чтобы не возникли пробки. Но людям-то что делать? За это время по обеим сторонам дороги скапливаются недовольные. Нервное напряжение нарастает с каждой минутой топтания на месте. И вот один, завидев «окно» между

машинами, не дождавшись «зеленого», сломя голову бросается на тот берег. Его примеру тут же следуют остальные, водители поневоле притормаживают, возникает опасная неразбериха. Метрах в ста от происходящего, отсвечивая серебристыми буквами ДПС на комбинации, почти как памятник, стоит страж порядка. Перебежали? Ну и слава богу.

Даже когда загорается «зеленый» для пешеходов, он горит... одну минуту десять секунд. Попробуй успеть! Примеров подобного «равноправия» для «механизированных» и «пеших» в Москве предостаточно. Мы, автомобилисты, злимся на пешеходов, которые чуть ли не под колеса кидаются, но если подумать – какие могут быть вообще претензии



Где припарковаться? Оставь авто дома!

к людям, которых заставляют торчать у одного только перехода 11 минут?

Что же до нерегулируемых пешеходных переходов, то в крупных городах судьба «неавтомобилизованных» граждан еще горше – они, как зайцы, вынуждены скакать между мчащихся машин. Автомобиль, который остановится, чтобы пропустить пешехода, в Москве можно увидеть не чаще летающей тарелки.

Да, трудно выжить пешеходу в современном российском городе...

ВЫСОКО СИЖУ, ДАЛЕКО ГЛЯЖУ...

Гайшники констатируют: сейчас в стране – опасный бум дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездами на пешеходов. Ужас что творится, например, в Подмоскowie! ДТП с участием пешеходов составляют сейчас 53% от общего количества, причем 70% наездов приходится на темное время

суток – с 18 до 22 часов. И в Москве это самый «популярный» вид аварий – 62,8%. Рост числа ДТП по вине водителей в прошлом году случился огромный – аж на 12,4%! Главная тому причина, считают в ГИБДД, стиль вождения столичных водителей. Его называют хамским, хулиганским и т. п. Из данных отделов административной практики видно, что неуважение к пешеходу, нежелание считаться с ним, полное пренебрежение Правилами дорожного движения, а также завышенная самооценка в основном и порождают массу таких аварий. О том, что ездить нужно совсем иначе, многие и не подозревают. Те же группы разбора констатируют, что пешеход на переходе, идущий на свой разрешающий сигнал, водителями воспринимается как досадная помеха или, что еще хуже, как препятствие, которое желательно... устранить.

Пешеходы в долгу не остаются. Статистика в 2002 году безжалостными

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Что, по-вашему, наиболее типично для пешеходов?



6% осторожность

30% беспечность

64% непредсказуемость



Нажал, перешел. Цивилизация...



Светофор с ручным управлением, все равно переходим на «красный».

На правах рекламы

www.siemens-mobile.ru

SIEMENS
mobile

Яркая сторона
твоей жизни

Окунись в мир ярких возможностей!
Цветной дисплей и MMS наполнят твою жизнь новыми красками.
С Siemens C60 ты откроешь для себя разнообразие телефонов
и съемных панелей CLIPit. Новый Siemens C60 – яркая сторона твоей жизни.

Источник вдохновения

Телефон бесплатным гудком по России в дни 200 по 10



C60

Товар сертифицирован



СПАСИ И СОХРАНИ!

Священники нескольких православных питерских храмов в своих проповедях напоминают о том, что пешеходы должны быть внимательны на дороге. Митрополия сделала это по просьбе ГИБДД: в церковь ходят многие пожилые люди, а именно они попадают под машины чаще всего.

цифрами зафиксировала 52 126 ДТП по их вине. Погибло 8414 человек, ранено более 46 тысяч. Полных данных по году 2003-му пока нет, но уже известно, что число ДТП по вине пешеходов выросло еще на 4,8% — почти до 55 тыс. А сколько из них наказали за то, что они создали где-то аварийную ситуацию? Статистики такой нет, но вряд ли много. Что возьмешь с пешехода, кто похвалит? Вот за одну «ударную» ночь в столице стражи порядка «отловили» около трех сотен нетрезвых водителей — это другое дело. Да, они создают повышенную опасность на дорогах, угрозу жизни и наказывать их надо

беспощадно. А что, пьяные пешеходы менее опасны и имеют право безнаказанно валиться под колеса?

Проблема безопасности движения пешеходов — одна из самых острых, соглашаются в Главном управлении ГИБДД МВД России. Здесь наиболее уязвима возрастная группа «дети и старики». Подразделения ГАИ по всей стране проводят операции под девизом «Внимание — пешеход». Эффект от них — минимален: отловят десяток-другой нарушителей «с обеих сторон», накажут рубубликом, отчитаются — и до следующей акции.

В том, что развязалась эта война, конечно, виноваты мы все. И водители, в упор не видящие пешеходов на «зебре», и пешеходы, которым плевать на Правила, и образовательные учреждения, изгнавшие ПДД как предмет из школ и училищ. А если идти дальше, то и законодатели, которые никак не внесут поправки в ПДД и КоАП, и сотрудники ГАИ, которые на все это смотрят сквозь пальцы... Виноваты все — значит и делать надо что-то сообща. Вопрос: что именно?

Между тем ответ, как обычно, можно поискать за пределами родного отечества, чему сотни тысяч из нас, выезжавших за рубеж, были свидетелями. В благополучной Европе пешеход — царь и бог. Человек, ступивший на проезжую часть, имеет приоритет. Даже вне «зебры». И рукой вам помашут — мол, проходите, чего там, мы подождем. А тех, кто нарушает — строго накажут. Далеко ходить не надо. На Украине или в Эстонии, например, водителя, не пропустившего пешехода на переходе, тут же сурово оштрафуют (примерно на 50 долларов). Уважать друг друга получилось не сразу, зато сейчас переходить улицу в том же Киеве можно попробовать даже на «красный». Автомобили-

сты его пропускают, но если поблизости окажется гаишник — тут же оштрафует. На те же 50 долл. в местном эквиваленте. Он ведь правила нарушил!

Похоже, и у нас разум все-таки начинает преобладать в подходе к уличному движению, хотя не у всех и не в час пик. В крупных городах после долгого перерыва появились светофоры, которыми могут управлять пешеходы: нажал на кнопку — загорелся «зеленый». Устанавливают такие по просьбе трудящихся; правда, чтобы доказать его необходимость, на этом месте в течение года должно произойти как ми-

В 2002 году на дорогах России погибло 8414 пешеходов.

Не пора ли власти употребить, чтобы остановить войну?

нимум три (!) ДТП... Что-то вроде памятника погибшему пешеходу. Но куда более весомо другое: проблемой БД озаботились верха. Вице-премьер правительства России Владимир Яковлев, отвечающий за транспорт, безопасность дорожного движения, денно и нощно призывает ужесточить штрафные санкции по примеру западных стран. Только на сколько их надо увеличить и когда это произойдет — неизвестно. Самое главное — наказание должно быть неотвратимым. И не только тогда, когда пешеход погиб...

Впрочем, в Москве стали чаще встречаться настоящие рыцари дорог. Недавно на пешеходном переходе одного из нас пропустил шикарный черный джип. И рукой тот, что за рулем, махнул приветливо, а я ему. Хороший мужик, думал я, проважая взглядом «Ленд-Крузер» с красными дипломатическими номерами. □



На «красный» нельзя. Так все равно никто и не едет.



Добежит?

«САГА ОБ ОСАГО». ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

ИГОРЬ МОЖКАРЕТТО, МАКСИМ ПРИХОДЬКО

К нам в редакцию пришел Константин Н., судя по первому впечатлению, человек опытный и состоятельный. Рассказал об ужасной аварии, в которую попал один из водителей его предприятия, и обратился за помощью. От наших юристов он хотел получить советы – как грамотно написать заявления о вызове свидетелей, организовать экспертизу и т. д. В разговоре случайно обмолвился, что все три автомобиля, участвовавшие в ДТП, были застрахованы. «А вы направили извещение в страховые компании?» – поинтересовались мы. «Зачем? – в свою очередь удивился наш гость. – Ведь есть бумаги, которые оформили сотрудники ДПС, есть фотографии... Потом разберемся!».

И тут мы поняли – девять месяцев как действует закон об обязательном страховании автогражданской ответственности, но автовладельцы имеют о нем самое смут-

ное представление. Даже вполне просвещенный человек не знает, что надо предпринять, когда наступил страховой случай! Видимо, совсем забыли нам головы депутаты перед парламентскими выборами, внося, что этот негодный закон все равно отменял! Да, все мы знаем: закон с изъянами и требует поправок, но коль он принят – надо выполнять. И вот расплата: битвы у офисов страховых компаний под Новый год и в довершение всего, можно сказать, поголовная неграмотность по предмету ОСАГО. Страховщики признают, что рекламная кампания, связанная с введением нового закона, стараниями политиков провалена.

Рядовому автовладельцу просто не успели толком объяснить, что делать с полисом после его покупки – возить с собой или нет, в каких случаях и как его использовать. Стараниями известного депутата многим

вбили в голову, что ОСАГО – всего лишь очередной побор. А вот что надо делать при обращении в страховую компанию, как избежать конфликтов, серьезных материальных потерь – это агитаторов «против» не интересовало. Во всяком случае, по данным страховых компаний, в январе-феврале примерно две трети заявленных событий по ОСАГО были оформлены с нарушением правил страхования. Многие вообще не позаботились уведомить страховщика о ДТП в течение 5 дней и выслать заполненное извещение установленного образца. В лучшем случае просто звонили в страховую компанию и сообщали, что пострадали от их клиента. По правилам этого недостаточно. То же и с экспертизой – она во многих случаях проводилась в отсутствие второго участника: ему просто-напросто забывали выслать уведомление!

Вообще-то, по закону это уже повод отказать клиенту в выплате. Конечно, у серьезных компаний так не принято: если у клиента, подающего заявление, не совсем правильно оформлены документы или какого-то не хватает, ему подскажут, помогут все оформить в соответствии с законом. Но даже при самом душевном отношении к клиенту заплатить без документов или с неправильно оформленными ему не смогут – участники рынка работают под строгим контролем Страхового надзора Минфина, налоговых органов, союза автостраховщиков и т. д.

Так что же все-таки делать, если вы, владелец полиса ОСАГО, попали в ДТП? Представители компании «Росгосстрах» советуют действовать так:

1. Вызвать сотрудников ГАИ и получить от них справку об аварии. Проследить, чтобы они обязательно зарегистрировали происшествие, составили протокол, схему ДТП.

2. Оба водителя заполняют бланк извещения о ДТП (его выдают в комплекте документов вместе со страховым полисом). Если есть разногласия между участниками ДТП, каждый вправе заполнить свой бланк извещения.

3. Сразу после этого (в течение 5 дней!) лично или по почте заказным письмом с уведомлением сообщить в страховую компанию о факте ДТП. Если хотите ускорить рассмотрение дела – лучше всего пострадавшему и виновнику аварии поехать к страховщику вместе. Срок уведомления может быть продлен до 15 дней, если ДТП произошло в отдаленных, малонаселенных или труднодоступных районах. На этом обязанности страхователя заканчиваются.

4. В страховой компании потерпевший должен по существующему образцу написать заявление о компенсации ущерба, приложив справку о ДТП и копию протокола об административном нарушении (если есть). Только после заявления, страховщик назначит независимую экспертизу и оценит ущерб (на это отводится 5 дней). Устраивает сумма – хорошо, не устраивает – можно оспаривать ее через суд.

5. Получить деньги в кассе страховой компании (на рассмотрение дела отводится 15 рабочих дней, еще 3 дня – на выплату).

Таков общепринятый порядок. Так что в теории все выглядит достаточно просто. Во всяком случае, если второй участник ДТП – человек вменяемый и не полезет сразу в драку. Тогда, конечно, лучше срочно вызвать ДПС. Кстати, сегодня многие страховые компании для привлечения клиентов, часто за совсем небольшую сумму, предлагают услугу – вызов на место ДТП «мобильной группы» – юриста, эксперта и представителя службы безопасности компании. В одном из ближайших номеров мы расскажем об этом подробнее. □



ТРИ ДНЯ РАДИ СПОКОЙСТВИЯ ПРЕЗИДЕНТА

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО АВТОРА



Любое мастерство (водительское – не исключение) требует тренировок. Высокое мастерство нуждается в тренировке особой. А как оттачивают его водители, которым доверены жизни сильных мира сего? Мне довелось оказаться в числе тех, кто проходил курс зимней подготовки в академии водительского мастерства «Вольво» в Алвдалене.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ: СИДИ, СПИНА ПОДСКАЖЕТ

Умению правильно устроиться за рулем в академии уделяют самое пристальное внимание: первым делом инструкторы Томми Нильсон и Ларс Холмберг смотрят за посадкой. «Классный водитель должен чувствовать машину спиной!» – Ларс так и говорит. А для этого, пусть и зимой, лучше снять верхнюю одежду.

Чтобы рука могла поворачивать руль на больший угол, «академики» предлагают держать баранку в положении стрелок часов на 3 и 9.

И, конечно, ремень безопасности. Никогда не пускайте ремень поверх куртки если не сняли ее. В крайнем случае распахните – пусть ремень идет по свитеру или рубашке как можно ближе к телу. Подтяните его. Как показали исследования центра безопасности «Вольво», достаточно двух-

трех лишних сантиметров слабину ремня из-за одежды, чтобы при столкновении переломать ребра и повредить легкие.

«А как пассажир? Кто, например, прикажет президенту пристегнуться?» – вопрос повис в воздухе. Однако и на этот счет в каждой стране есть собственные инструкции. Но прежде чем президент сядет к вам в машину, придется доказать водительские способности и умение. Свое доказательство мы начали, если так можно выразиться, от противного: не с езды, а с разворотов.

На просторах замерзшего озера на полкилометра выстроились конусы. У первого – нужно было развернуться на ручнике. То есть, подъехав к нему с правой стороны, предварительно «качнуть» машину от конуса, а потом к нему, резко дернуть стояночный тормоз, чтобы, заблокировавшись, задние колеса описали полукруг вокруг передней оси, а сама машина оказалась уже по левую сторону от метки, но смотрела в направлении, откуда приехали. Затем задним ходом до следующего конуса и развернуться вокруг него, резко дав газ – так, чтобы на этот раз передок автомобиля развернулся вокруг задней оси на 180° и машина направилась к третьему конусу. И так до самой последней стоящей на льду красной вешки. Но перед

возвращением на исходный рубеж – разгон до 100 км/ч, торможение (педаль в пол), остановка в заданном коридоре. И снова к первому конусу передним ходом – разворот. Задним ходом ко второму – разворот. К третьему, четвертому... Только успевая крутить.

После нескольких кругов кого-то замutilo: как в детстве, когда перекачались на карусели. Worse тем, кто сидит рядом с водителем – их мотаает больше. Водителю и проще (он вцепился в руль), и труднее одновременно. Ведь ему постоянно нужно держать автомобиль под контролем, не упуская ни на секунду – она может слишком дорого стоить.

Меняем место тренировки. Заснеженная, узкая – ряд туда, ряд обратно – дорога со множеством поворотов легла на холмы. Метров за пять до вершины подъема – красный конус. Нужно доехать до него, остановиться, имитируя неспособность без разгона въехать на гору, чуть откатиться назад, развернуться задним ходом с пробуксовкой ведущих колес. Затем спуститься, вернуться на ручнике и вновь штурмовать холм.

Упражнение вроде бы то же самое, что на озере, но кюветы справа и слева резко ограничили пространство для маневра. Только четкие, отточенные дви-



жения рулем и дозированная работа с акселератором. Сначала думаешь, что лучше машину немного недокрутить в заносе, чем вытаскивать потом из оврага. Но тогда теряются драгоценные секунды, а из-за холма может появиться встречный. Нужно все успеть. Поэтому разворот задним ходом строго на 180°. Та же четкость внизу, у подножия, только с применением ручника.

Снова смена автомобилей. Потом двигаемся по заданному маршруту задним ходом, ориентируясь по зеркалам. Машины все время разные: то седаны, то универсалы, то передне-, то полноприводные. Они различаются и по размерам, и по мощности мотора, и по

характеру поведения на дороге. Но участок трассы тот же самый и задание для всех одно.

Как учесть все эти особенности, чтобы одинаково споро управлять большим универсалом V70 и компактной S40?

— А тебе все спина подскажет, если только ты правильно сидишь, — смеются Томми и Ларс.

ДЕНЬ ВТОРОЙ: СКОЛЬЗИТЬ, ЧТОБЫ НЕ СОРВАТЬСЯ

Ледяное озеро, пожалуй, лучшее место для водителя, чтобы почувствовать возможности автомобиля и оценить свои собственные. Современный автомобиль «умный»: попал на лед, он сразу смекает, что просто так туда не съездят. Ожидая подвоха, электроника сбрасывает обороты двигателя, едва одно из колес начнет прокручиваться или скользить. Поэтому все упражнения на скольжении проводят при отключенных системах стабилизации, контроля тяги и прочей электроники, призванной вмешиваться в неразумные действия водителя.

— Молодые начинающие водители не боятся ни заносов, ни скольжений в поворотах, — сокрушается Томми. — Из-за

того, что сейчас не найти современной машины без ABS и ESP, им невозможно внятно объяснить, что это такое и как бороться с заносом или скольжением при отказе электроники.

В Альвдалене собрались не новички, но и им к каждой машине нужно привыкнуть, приноровиться. Главное — уловить момент, когда машина норовит выйти из повиновения. Во всей гамме «Вольво» самой упрямой и в то же время наиболее управляемой и прогнозируемой была новая S40. Система стабилизации ESP выключается на ней лишь наполовину и при резких маневрах вступает в игру. Поэтому S40 пустить в занос оказалось труднее, чем другие «вольво».

Тренировка проходила как по трассе из равноудаленных друг от друга конусов, так и по извилистой дорожке, проложенной в снегу, с чередующимися поворотами разной кривизны и радиуса. И каждый из них нужно было пройти с заносом задней оси. Это достигалось резким кратковременным сбросом газа при одновременном повороте руля. Потом нужно было подхватить автомобиль, плавно прибавляя газ и подруливая в сторону заноса.

Но вот задача изменилась: пройти по тому же маршруту максимально бы-



Пластиковая штора поперек дороги — испытание не для слабовольных. Что скрывается за ней: вышедший на трассу лось или террористы в засаде?



Подготовка в водительской академии «Вольво» – дело серьезное. Невыученные «уроки» и работа над ошибками могут стоить дорого. А что скажет пассажир на заднем сиденье?

стро при включенной системе ESP, но так, чтобы она не вмешивалась, не вносила своих корректировок. Вместо создания заноса его следовало всячески избегать. Здесь потребовалось умение плавно снижать скорость перед поворотом и выбрать правильную траекторию. Однако лучшим способом было бы просто никуда не торопиться по извилистой дороге и ни в коем случае не переоценивать свои силы. Тем более, когда в машине президент.

ДЕНЬ ТРЕТИЙ: НЕ ВИДЕТЬ, ЧТОБЫ УСПЕТЬ

Хороша ложка к обеду! Но и с ложкой к столу нужно успеть. Это я к тому, что приобретенные водительские навыки только тогда и пригодятся, если будут применяться к месту и правильно. То есть вы не только правильно оцените дорожную ситуацию, но и мгновенно примете оптимальное решение. Чтобы осталось время для самого маневра, ко-

торый проведете автоматически, на уровне подсознания.

Вот почему третий день «курсанты» академии «Вольво» посвятили отработке быстрых реакции и объезду внезапных препятствий. Для создания обстановки полной неожиданности поперек дороги натянули тонкую светонепроницаемую занавеску. К ней нужно было подойти на скорости 50 км/ч и быть готовым затормозить и объехать скрывающееся за ней препятствие.

Легкая пластиковая шторка обернулась трудным психологическим испытанием: не всякий водитель смог его выдержать. Кто-то начинал тормозить против правил – заранее. Шторка – это прыжок в неизвестность. А что там: вышедший на дорогу лось или террористы, прегравдившие дорогу? Но выход всегда должен быть. «Никогда не смотрите на препятствие, только на путь объезда!» – подбадривали нас Томми и Ларс.

ВОДИТЕЛЬСКИЕ МУДРОСТИ ИЗ АКАДЕМИИ

- Удалите снег с крыши. В самый неподходящий момент он подтаит и съедет на ветровое стекло.
- Не оставляйте машину на стоянке на ручнике – он может примерзнуть.
- Очищайте колеса от снега. Он обязательно растает, вода попадет на тормозные колодки и диски, а превратившись в лед, лишит вас тормозов.
- Очищайте от снега обувь. Наличие снега в салоне вызывает запотевание и замерзание окон.
- На скользкой дороге шины с шипами лучше ставить на заднюю ось. Автомобиль будет стабильнее при маневрах, чем если вы сделаете наоборот.
- Смотрите туда, куда едете, а не на препятствие, которое объезжаете.

Сначала расставленные Ларсом преграды удавалось как-то обогнуть – когда справа, когда слева. Потом стало сложнее, для объезда потребовалось уже выехать на обочину. А затем избежать столкновения стало и вовсе невозможно – приходилось искать путь, чтобы выйти из ситуации с наименьшими потерями. На практике это означало: чем меньше конусов сбито – тем выше была оценка работы водителя. Но конуса – это что-то покателенные мотоциклы, машины, жизни. Эта мысль отнюдь не прибавляла уверенности. И только когда, несмотря на битые конуса, Ларс поднимал вверх большой палец и кричал: «Вери гуд!», я понимал, что все действительно не так плохо.

Третий день завершился великолепной гонкой по озеру на семи разных моделях «Вольво». Там были заднеприводная «940-я», универсал V70, седан S80, старенькая V40, новая S40, большой полноприводник XC90. Удлиненный лимузин S80 смотрелся в их компании не по-спортивно. Зато это был настоящий автомобиль президента. □





ТАНЦОРЫ «ДИСКО»

АНДРЕЙ БОЙКО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

С о школьной скамьи помним, что не каждое колесо способно доехать до Казани и до Москвы. Не важно, где оно сделано – в родном Отечестве или за рубежом: российские дороги легко «справятся» с любым. Чуть разогнавшись, как – бабах! Под маленькой, безбидной с виду лужицей здоровенная яма глубиной в полколеса... Автомобиль резко бросает в сторону. Первичный осмотр показывает, что покрытие место на свалке. Но это полбеды, хуже, что изрядно пострадал купленный совсем недавно красавец – литой диск. Выбрасывать жалко – 200 у. е.! Новых не напасешься, так что попробуем отдать этот в ремонт. Благо, объявлений типа: «восстановление колес любой сложности», «ремонт литых и кованых дисков», «новая жизнь ваших колес» или «прокатка дисков», найдешь немало.

ХОТЬ СТО ЛЕТ!

В качестве «подопытных» выбрали три изрядно битых литых диска зарубежного производства: «OZ Рейсинг» (17 дюймов), BMW и «Форд» (15 дюймов). Один из них выглядел вполне пристойно: на наших дорогах пострадал только его внутренний край; на двух других «восьмерки» были видны невооруженным глазом, да еще и трещины...

Первая на нашем пути мастерская на Ярославском шоссе. Не слишком чистый подвалчик, в котором сидит приемщик. Оборудование, видимо, в другом месте. «Нам бы диски отремонти-

ровать. Возьметесь?» – показываем один из «убитых» образцов. Осмотрев его, мастер изрекает: «Три трещины варить. Стоит это... 2000 рублей. Если надо потом прокатывать, еще 500». Ловко он это, однако: диагностика – на глазок и цена с ходу! Интересуемся: а можно ли после этого с таким ездить? Гарантию дадите? Мастер выходит из положения с честью: «Ну, если по ямам долбать, конечно, может снова треснуть, но если аккуратно...» Любопытно, ничего не скажешь: лучше, наверно, вообще не ездить, зачем рисковать? Но у нас другая цель: спускаем испорченный диск. Отремонтировать пообещали за несколько часов.

Едем дальше. На Варшавском шоссе наткнемся на заманчивое объявление: «Профессиональный ремонт литых дисков любой сложности». Немного настораживает вид мастерской, но не это главное: может, в самом деле здесь настоящие «профи». Снова тащим

«горбатые» диски. На пороге нас радостно встречают несколько сотрудников сервиса и тут же предлагают свои услуги: «Миша, поставь в станок, проверь биение!» Немного опешив от такого напора, излагаем просьбу: «Там по паре трещин, надо отремонтировать» – «Видим, все видим! Пальч, сколько за сварку?» Из соседнего помещения появляется дедушка в толстых очках, в руках рулетка. Оглядев диск и замерив трещины, Пальч осторожно называет стоимость ремонта: «Три тысячи, устроит?» – «А сколько после сварки прослужат?» – «Да хоть сто лет! Будет диск как новый. Нагреем, прокатаем, биения уберем, сделаем все в лучшем виде!»

Конечно, дороговато, но делать нечего – оставляем диски здесь.

Объехав еще несколько мастерских и пристроив последний «образец», констатируем: если верить приемщикам, починить можно все, были бы деньги, только вот легкость, с которой готовы принять от вас любую работу, несколько настораживает. Так ли просто «справятся» любые диски, мы еще раньше узнали у авторитетных специалистов.

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ

В авторизованном центре, занимающемся ремонтом литых отечественных дисков К и К, ВИСЛ и ПРОМА, а также дисков иностранного производства, два наших «образца» из трех нам посоветовали сразу... выбросить. Даже если «отремонтировать», пользоваться ими в дальнейшем крайне опасно!

– «Прокатывать» литой, а тем более кованный диск (а именно такую «технологию» предлагает большинство мастерских) категорически нельзя! – объяснил нам Валерий Алексеев, старший мастер фирмы. – Это нарушает структуру металла. Диск после «прокатки» становится хрупким, и дальнейшая его эксплуатация практически невозможна. Еще опаснее точечный нагрев литого диска, что ведет опять же к изменению структуры сплава со всеми вытекающими отсюда последствиями, когда,



«OZ Рейсинг»: и до, и после сварки к эксплуатации не пригоден.

в частности, даже небольшая яма может привести ослабленный диск и покрышку в негодность.

И все же из всего этого не следует, что ремонт дисков вовсе не возможен. Мало того, профессионалы объяснили, что большую часть испорченных изделий в современной мастерской восстановить можно. Требуется для этого специальное оборудование и строгое соблюдение технологического процесса по рекомендациям производителей. В зависимости от материала колес выбирается температура нагрева. И не точного, скажем, с помощью газовой горелки, как нам где-то предлагали, а полного, в специальной печи. После этого металл вытягивают на специальном стенде (да-да, вытягивают, ни о какой прокатке не может быть и речи), придавая диску первоначальную форму. После такого ремонта литой или кованный диск действительно может еще служить – утверждают в центре.

Не доверять оснований не было. Тем не менее, когда мы получили после ремонта все три наших диска, закрались сомнения: а не натешат ли наши консультанты страха? Невооруженным взглядом отремонтированные от новых были не отличить!

Чтобы не оставалось сомнений, отремонтированные изделия решили передать в испытательную лабораторию колес автомобилей Московского автомобильного института (ИВ). Ученые, понятное дело, сами ремонтом не занимаются, но располагают современным

контрольным оборудованием. Вот какими оказались результаты исследования в МАДИ.

– Обещания ремонтников – «диски прослужат сто лет» – не более чем неудачная шутка, – так прокомментировал суть дела директор лаборатории Александр Вахромеев. – Не берусь предсказать срок их жизни, но следующего серьезного испытания (приличной ямы) они уже не выдержат – изменилась структура металла. Анализ первых полученных результатов не позволил нам вообще провести усталостные испытания ни на изгиб с вращением, ни при динамической радиальной нагрузке в соответствии с ГОСТ Р 50511-93. Величины радиальных биений превосходили номинальное значение этого параметра, по конструкторской документации, в 1,5 раза! А заваренные трещины на колесе ОЗ, помимо существенного дисбаланса, могут внезапно появиться и увеличиться (с не прогнозируемым временем разрушения) вследствие вибрационной нагрузки.

Не удалась и попытка отбалансировать образцы с надетыми покрышками. На одном из них чуть не слетела резина, а сам диск «выпсыкал» на проверочном стенде такие кривые, что испытатели решили прекратить. Лишь один из дисков (с дефектом внутреннего края) хоть и с трудом, но уложился в требования производителя и ГОСТа.

ИМЕТЬ ИЛИ НЕ ИМЕТЬ

Результаты хоть и неутешительные, но прогнозируемые. Если изделие только слегка пострадало, то при наличии «правильного» оборудования и мастерской высокой квалификации отремонтированный диск может еще послужить. Хотя специалисты рекомендуют использовать такой только при большой необходимости или в качестве запасаки. Если же повреждения диска более серьезные, лучше все заранее обдумать. Да, красивый литой диск стоит немало и обидно его лишиться. И все же отдавать его в ремонт или выбросить? Ведь экономия средств может обернуться большими проблемами, имея в виду, прежде всего, вашу безопасность.

Если вы все-таки предпочли ремонт, следуйте нескольким простым советам. Во-первых, обратите внимание на то, вывешены ли в мастерской на видном месте сертификаты соответствия на проведение такого рода работ и сертификаты от производителей дисков. Во-вторых, остерегайтесь даже слова «прокатка». В-третьих, запомните, что к ремонту серьезных «травм» дисков можно приступать после точной диаг-



ДО И ПОСЛЕ. КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА ЗР СЕРГЕЯ СМЕРНОВА

Если ваш автомобиль попал в яму (колдею) и получил при этом повреждения, есть возможность возместить ущерб по закону. Для этого необходимо прежде всего задокументировать происшествие. После этого сотрудники ГИБДД обязаны провести административное разбирательство и привлечь виновное лицо к административной ответственности. В случаях, когда водитель Правил дорожного движения не нарушал, а выбоина не была обозначена знаками (при этом ее размеры превышают предельные, установленные ГОСТ Р 50597-93), к ответственности будет привлечено должностное лицо дорожной службы, отвечающее за этот участок дороги (статья 12.34 КоАП РФ). Для возмещения ущерба организацией, обслуживающей аварийный участок дороги, придется обратиться в суд с иском о возмещении, предоставив доказательства причиненного ущерба (калькуляция, заказ-наряды).

Отношения потребителя и организации, оказывающей услуги по ремонту колесных дисков, регулируются Законом «О защите прав потребителей». Если в результате некачественного ремонта диска автовладельцу причинен ущерб (диск пришел в негодность, случился ДТП), отвечать за это должна мастерская. Для этого необходимо предъявить претензию ремонтникам с подтверждением причиненного ущерба (заказ-наряды, чеки, калькуляции и т. д.). Если мастерская добровольно ущерб возмещать не желает, надо обращаться в суд.

ности на специальном станке. Вам обязаны объяснить, как будет отремонтирован диск. Если увидите сварщика с газовой горелкой – от ремонта отказывайтесь. Короточе говоря, семь раз отмерь... На «квадратном» колесе далеко не уедешь. □

Благодарим за помощь в подготовке материала специалистов МАДИ и фирмы «ДИСК СЕРВИС» на «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКОЙ».



Хороший ремонт закраины помог диску пройти испытания.



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Должен ли я возить с собой полис ОСАГО или достаточно стикера на ветровом стекле? Если полис обязателен, то можно ли вместо оригинала иметь его копию?

В соответствии с пунктом 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2003 г. № 595) одним из документов, которые водитель должен иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции, является страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Использование копии полиса не допускается.

Регистрирую на себя машину, чтобы в дальнейшем переоформить ее на племянницу, которая менее чем через полгода вернется с учебы из-за границы. Почему с меня требуют оформить страховку на год?

В соответствии со статьей 10 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» владелец обязан до регистрации транспортного средства заключить договор обязательного страхования сроком на один год.

Являясь постоянным жителем г. Новой Уренгой, могу ли я поставить на учет свою машину в Белгороде, где у меня есть собственное жилье? Говорят,

что машину зарегистрируют, но только временно.

Согласно Правилам регистрации автомобилей транспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденным приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59 (зарегистрированы в Минюсте России 7.03.2003 г., регистрационный № 4251), транспортные средства регистрируются за физическими лицами по месту жительства, указанного в паспортах или свидетельствах о регистрации по месту жительства собственников. Поэтому наличие у вас в собственности жилья в Белгороде недостаточно. Поставить автомобиль на учет вы сможете только на срок регистрации вас по месту пребывания там.

На «Газели» перевозку кондитеры и хлебоблочные изделия. На каком основании сотрудники ДПС потребовали предъявить санитарный паспорт на машину?

Перечень документов, которые вправе потребовать от водителя сотрудники Госавтоинспекции, содержится в пункте 2.1.1 Правил дорожного движения (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2003 г. № 595). Санитарный паспорт транспортного средства в данный перечень не входит. Следовательно, требовать его у вас сотрудники ДПС оснований не имели.

Слышал, что сдать экзамены я должен был в течение трех

месяцев после окончания обучения. А я закончил автошколу полтора года назад. Неужели все нужно начинать сначала?

У вас неверная информация. После окончания автошколы вы должны были получить документ о прохождении обучения, срок действия которого не лимитируется. Имея его, а также другие документы, предусмотренные Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 (в частности, паспорт, медицинскую справку и др.), вы можете обратиться в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции по зарегистрированному месту жительства с заявлением о допуске к экзаменам.

Управляю машиной по генеральной доверенности. Когда обратился в ГИБДД, чтобы пройти техосмотр, выяснилось, что в доверенности неточно указан адрес собственника. Попытался его найти, но оказалось, он недавно умер. Как мне теперь исправить ошибку?

Согласно статье 188 Гражданского кодекса Российской Федерации в случае смерти гражданина, выдавшего доверенность, ее действие прекращается. Теперь вам следует найти законного наследника и оформить доверенность от его имени.

Микроавтобус ГАЗ-32213 (категория «В») оформлен на меня, однако «прав» на управление им у меня нет (по доверенности управлял мой брат). Почему сотрудники ГИБДД отказываются проводить техосмотр?

Вы не указали, что именно предъявлял транспортное средство на техосмотр. Если в прохождении техосмотра отказывают вашему брату, то, возможно, соответствующее полномочие не указано вами в доверенности. Если же автомобиль предъявляли вы, то отказ обусловлен от-

сутствием у вас права на управление транспортным средством соответствующей категории. Представлять водительское удостоверение с разрешающими отметками на право управления транспортным средством, предъявленным на осмотр, а также другие документы предусмотрено Положением о проведении государственного технического осмотра автомобилей транспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.

За ненадобностью снял задние ремни безопасности на своем ВАЗ-2106. Остановивший меня на посту ДПС сотрудник ГИБДД предупредил, что, если я не поставлю ремни на место, в следующий раз он меня оштрафует. Имеет ли он право это требовать, когда техосмотр уже пройден? И могут ли за отсутствие задних ремней оштрафовать?

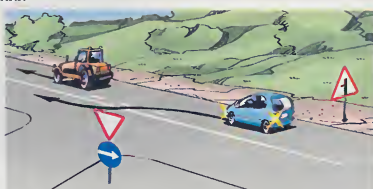
Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запрещают эксплуатацию транспортных средств (приложение к Основным положениям). Таким образом, демонтировав ремни безопасности, предусмотренные конструкцией транспортного средства, вы уже не имеете права эксплуатировать автомобиль (пункт 7.9 указанного Перечня). Управление таким автомобилем подпадает под действие части 1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: ДМИТРИЙ МИТРОШИН. ИЛЛЮСТРАЦИИ: СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ



I. В каком направлении может продолжить движение водитель автомобиля?

- 1 – в любом 2 – Б, В и Г 3 – Б и В 4 – только В



II. Разрешен ли обгон?

- 5 – да
6 – да, если трактор движется со скоростью менее 30 км/ч
7 – нет



III. Водитель легкового автомобиля:

- 8 – развернется первым
9 – развернется, уступив дорогу трамваю
10 – не имеет права выполнять маневр



IV. Какой путь выбрать водителю, проехавшему заправку?

- 11 – любой
12 – только А
13 – только Б
14 – правильных вариантов нет



V. Можно ли выполнить такой маневр, не останавливаясь перед стоп-линиями?

- 15 – да 16 – да, только перед второй 17 – нет

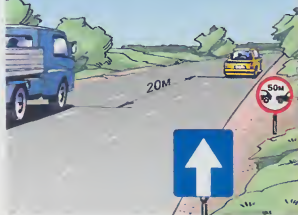


VI. Кто из участников движения нарушает Правила?

- 18 – все
19 – только водитель mopeda
20 – водители mopeda и микроавтобуса
21 – никто

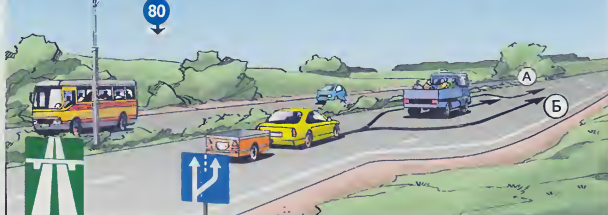
VII. Водитель грузового автомобиля движется с такой же скоростью, как легковой. Нарушает ли он Правила?

- 22 – да 23 – нет



VIII. Водители легкового и грузового автомобилей движутся с максимальной разрешенной для них скоростью движения. Какой из маневров легкового автомобиля не будет противоречить требованиям Правил?

- 24 – оба 25 – только А 26 – только Б 27 – ни один





ДЕЛО О ДОБРОМ МЕНЕДЖЕРЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН

— Страховая компания отказывается мне выплачивать деньги! — заявил прямо с порога Михаил С. То, что он рассказал, больше похоже на сюжет кино-детектива, чем на реальное событие. А все начиналось так обыденно...

ЛОВКОСТЬ РУК — И НИКАКОГО АВТОМОБИЛЯ

Новый «Мицубиси-Галант» Михаил приобрел два года назад и был очень доволен: комфортный, престижный, ни разу не подвел хозяина. Потому он так расстроился, когда на стоянке какой-то «чайник», паркуясь, немного помял крыло его «ласточки». Машина была застрахована, и Михаил сразу обратился в страховую компанию — благо по правилам страхования небольшие повреждения оформлять в милиции не обязательно. Вежливый менеджер быстро оформил все документы и через полчаса Михаил держал в руках направление в фирменный автосервис. Туда

С. позвонил прямо из офиса страховой фирмы.

— К сожалению, на сегодня все занято, — вежливо ответил ему по телефону женский голос, но можем вас записать на среду, на 12 часов.

Михаила это устроило, он согласился и поехал по своим делам. Через некоторое время зазвонил мобильный телефон. Мужчина, представившись менеджером автосервиса по работе с клиентами Петром И., предложил: «Вы сегодня записались на среду, а у нас неожиданно образовалось «окно», буквально через час. Можете подъехать?» «Конечно!» — ответил Михаил — до сервиса было рукой подать.

Когда он подъехал к воротам, его уже ждал молодой человек, который помог припарковать машину и пригласил в офис. По дороге еще раз представился и вручил визитку. В зале менеджер взял у Михаила документы на машину и предложил присесть за столик,

полистать журналы, пока будет оформляться заказ-наряд. Через несколько минут менеджер попросил Михаила подписать заказ — и Михаил легко поставил росчерк, практически не читая: его окружали такие вежливые люди, какие могут быть сомнения... «Через пару дней мы вам позвоним, — уверенно сказал менеджер, — и вы не найдете места, где была вмятина. Машина будет как новенькая! Не беспокойтесь ни о чем, а в цех я ее сам оттоноу». Михаил без малейших сомнений оставил на сервисе машину, ключи, только удивился — а документы зачем? Ответ развеял все сомнения. Оказывается, они необходимы, чтобы в случае чего не пришлось объясняться с сотрудниками правоохранительных органов. Ремонтировать-то предстоит переднее крыло — любая проверка сразу заинтересуется: может, машина угнанная или скрылась с места ДТП. А раз документы есть, то и подозрений никаких...

Действительно, ровно через два дня, в среду, после полудня Михаилу позволили из авторсервиса. Только не для того, чтобы сообщить, когда можно забрать автомобиль. Приятный женский голос поинтересовался, когда же его привезут, ведь он записан на 12 часов! Михаил даже сразу не нашелся что ответить... Автомобиль уже два дня как в ремонте в этом сервисе. Когда он это произнес, на том конце началась легкая паника. О чем-то переговаривались менеджеры, мастера, потом несколько раз просили перезвонить или перезавинали сами... Наконец, объявился тот самый менеджер Петр И., что оформлял заказ-наряд, и сказал... что никакого автомобиля в глаза не видел и с Михаилом общается в первый раз! В общем, машины в сервисном центре не оказалось.

Михаил тут же бросился в салон. Встретился с Петром И. и должен был признать, что действительно видит его в первый раз. Ничего не оставалось, как вызвать милицию. Стражи порядка приехали буквально через несколько минут.

Оказалось, в салоне установлены камеры видеонаблюдения для круглосуточной записи. Прокрутив пленки двухдневной давности, сыщики увидели, что возле стойки довольно долго крутился какой-то мужчина: на нем сидел в кресле, то подходил поближе к диспетчерам. В салоне всех обратившихся клиентов записывают в специальный журнал, который лежит на столе администратора. И который отчетливо виден из-за стойки. В него заносят все сведения о клиенте — имя, телефон, номер и марку машины, причину обращения. По всей видимости, «посетители» просто ждали «достойных» автомобилей. Выбор пал на двухлетний «Галант» Михаила. А дальше все было делом техники: подсмотрев в журнале номер телефона, лжеменеджер позвонил Михаилу и предложил приехать прямо сейчас, сославшись на пресловутые «окна». Прихватив с той же стойки визитку одного из менеджеров, вышел на улицу встречать «клиента». После этого он опять появился в кадре уже с техпаспортом и, представившись владельцем автомобиля, попросил бланк заказ-наряда. И все! Спустя несколько минут мошенник уже умчался в неизвестном направлении.

ВО ВСЕМ ВИНОВАТ... ТЫ САМ!

По этому факту сразу было возбуждено уголовное дело по статье «Мошенничество» (ст. 159 УК РФ). Только особым надежд увидеть снова свой «Галант» Михаил не питал: как правило,

если пропаша такого автомобиля не обнаруживается по горячим следам, шансов найти его не слишком велики. Разве только случайно машина «выскажет» при перепродаже в десятки руки, причем чаще всего — в совершенно «убитом» состоянии. Следовательно, конечно, разрабатывали версию, что мошенник имел отношение к салону, но подтверждения она не нашла. Преступника не испугало даже обилие камер видеонаблюдения. Правда, лица его разглядела почти не удалось — он все время то поворачивался спиной, то «случайно» закрывал бумагами или потирал глаза... Не запомнил его лица и Михаил, разве что в общих чертах, так что толком и фоторобот составить не удалось. Несомненно, схема действий была продумана до мелочей: работал настоящий профессионал (может, даже целая группа). Дело на глазах «зависало».

Неосторожный владелец сам отдал машину вору.

Скоро выяснился еще один неприятный момент. Автомобиль был застрахован, в том числе и от угона. Правда, в правилах страхования был такой хитрый пункт (Михаил, естественно, внимания на него не обратил): в случае хищения застрахованного автомобиля страхователь должен представить в компанию справку о возбуждении уголовного дела, документы на машину и комплект ключей. Ничего особенного в этом нет — подобное часто встречается в правилах страхования различных компаний и вызвано желанием фирмы защититься от страхового мошенничества.

Михаил обратился в свою страховую компанию, и через две недели получил по почте ответ, который сразил его наповал: «страховая компания Х. не находит оснований для выплаты страхового возмещения в связи с тем, что С. нарушил правила страхования — сам передал злоумышленнику документы и ключи от автомобиля». Увы, как это ни горько, с таким ответом страховщиков трудно спорить. Страхователь должен, в первую очередь, бережно относиться к застрахованному имуществу — оставляя, например, документы в автомобиле он существенно облегчает работу угонщику. А что говорить о случае, когда документы отдадут добровольно!

К сожалению, и мы вынуждены были отказать Михаилу в помощи. К стра-

ховой компании предъявлять какие-либо претензии практически бесполезно — клиент действительно нарушил один из основных пунктов правил. При этом юристы страховой компании легко объяснят в суде, что, во-первых, ни один приличный сервис никогда не просит у клиента оставить ни документы на машину. Единственное — могут сделать с них ксерокопию. Более того — забирать у клиента свидетельство о регистрации прямо запрещено постановлением Правительства РФ № 290 от 11.04.2001 г. И это еще не все. Если для выполнения работ клиент оставляет в салоне автомобиль, должен быть составлен приемо-сдаточный акт с указанием комплектации автомобиля и наличия видимых повреждений. Этот акт уже подписывается должностным лицом исполнителя и заверяется печатью организации! Так записано в том же постановлении и исполняется в любом нормальном сервисе, не говоря уже о дилерском центре иностранной компании.

В нашей ситуации ничего подобного лжеменеджер, естественно, даже не предложил сделать. У Михаила же при этом никаких подозрений не возникло — ни когда ему неожиданно перезвонили, ни когда вместо акта приема-сдачи предложили подписать наряд-заказ (это вообще-то внутренний документ), ни даже тогда, когда его попросили оставить техпаспорт на автомобиле (чего, как он сам признался, раньше никогда не случалось)... Да и заказ-наряд на ремонт он прочитал невнимательно...

Страховая компания справедливо расценила такие действия Михаила как банальную неосторожность и отказала в выплате. И суд, скорей всего, встанет на сторону страховщиков.

Не получится также предъявить претензии к работникам салона: чтобы получить бланк заказ-наряда, мошенник представил им все необходимые документы, которые за минуту до того получил от Михаила. Да, администратор по халатности держал открытым журнал и в него мог заглянуть посетитель, но за это не то что к суду, к административной ответственности не привлечен. Так что остается только еще раз напомнить известную истину — не доверяйтесь первому встречному и всегда тщательно проверяйте любые документы, которые приходится подписывать. Тем более, когда дело касается такой дорогой во всех отношениях вещи, как автомобиль.

А Михаилу — увы! — теперь приходится только надеяться на профессионализм следователей. □



ЗИМНИЕ КАНИКУЛЫ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ЮРИЙ НЕЧЕТОВ, АНАТОЛИЙ ФОМИН

Суета, новогодние куранты, шампанское, оливье, салют, горячее, танцы, горячительное, песни... Вопрос наутро: «Пап, а куда мы поедим? Каникулы же!» Да куда угодно! Махнем, например, на Урал – красоты посмотреть, на лыжах покататься, на парашюте полетать. Заодно проверим на практике морозоустойчивость и иные качества пары «русских корейцев» – «КИА-Рио» и «Хендэ-Акцент».

Да-а-а... Вот тебе и первое открытие: багажник хэтчбека «КИА-Рио», больше похожего на универсал, хоть и не мал, но все же заметно уступает роскошному «трюму» ВАЗ-2111, прав-

да, заводские характеристики приводят, считай, одинаковые объемы – 449 и 450 л соответственно. Сравнение напросилось не случайно: пару лет назад в таком же путешествии «одиннадцатая» вместила вещи и снаряжение пятирých горнолыжников, а «Рио» – лишь четверых, и то «забили» под крышу. Седану «Хендэ-Акцент» досталась роль грузовика. Двухметровый чехол с лыжами, протянувшийся из багажника в салон, заставил разложить заднее сиденье (увы, неразрезное) и загнать вперед правое кресло с отклоненной к панели спинкой. Кроме того, в машину загрузили огромный рюкзак с парашю-

том, пару канистр, вещи, инструмент и кое-какую мелочь. Свободным осталось единственное место – за рулем...

Владимирская область и первая заправка – литр «92-го» всего 9 руб. 30 коп.! В Двориках, что на 215-м километре Горьковского шоссе, вкусно, быстро и недорого перекусили – рекомендуем. Ночевка в Нижнем Новгороде, завтра – Чебоксары. Мелькают забавные названия населенных пунктов: Питкеасы, Хыркасы, Крикаасы... Дорога чистая, машин на трассе М7 совсем мало, и мы бодро наматываем километры.

Надо сказать, на хорошем асфальте «Хендэ-Акцент» весьма комфортабелен:



За ночь машины превращались в сугробы. Не беда – лишь бы завелись!



Ну-ха-у – в отсутствие мойки машину чистим снегом!



Практическая аэродинамика: спереди у обеих машин одинаково четко очерченные зоны загрязнения.

мягкая подвеска гасит толчки от редких дефектов покрытия, тихо бормочет мотор. А вот «КИА-Рио» заметно жестче и шумнее. Даже на едва заметных трещинах кузовов издает звонкий «бух!», а рык мотора из азартного быстро становится назойливым.

На объездной дороге вокруг Казани обнаруживаем указатели на Пермь и уходим по трассе Р242 на северо-вос-

ток. Арск, Малмыж и... ледовая переправа через Вятку. Причем только для легковых машин. Интересно, а если бы мы ехали на КамАЗе? Мечущиеся лучи фар выхватывают просеку в лесу, ледяные колеи с колдобинами и огромные сугробы по сторонам.

Здесь короткоходная подвеска «Акцента» запросила пощады и заставила сбросить скорость: не в силах погасить

энергию толчков, она почти на каждый отзывалась лязгом ограничителей хода сжатия или отбоя. Да и низко расположенная носовая часть то и дело вспахивала снег буксирной проушиной. У «Рио» энергоемкость подвески выше, просвет больше, но другая беда: жесткие шипованные покрышки «Нордман» хотя и дают быстрые точные реакции на сухом покрытии, но в колее из-за



Монумент с распростертыми руками на въезде в Кунгур напоминает гигантскую статую Христа в Лиссабоне.



Замерзший водопад и кристаллы в Ледяной пещере не тают даже летом.



резкого захвата плечом ее боковой стенки нестабильны и склонны к рысканию. Приходилось постоянно крутить руль, упреждая занос и прыгая из колеи в колею. Тем не менее, разок машину все же развернуло поперек, уткнув кормой в сугроб. А вот коллега вполне доволен своими колесами «Хаккапелита Q» – мягкие и податливые, они довольно аморфны на асфальте, зато буквально липнут к укатанному снегу и льду.

Кильмезь, Игра – здесь опять появляется дорога, машины, люди. Сторож на стоянке, увидев наши машины, интересуется: «Это те, что во Владивосток ездили?» Утром стартуем на Пермь – после диких мест, поселивших ощущение окраины мира, неожиданно ощутились в большом современном городе. Отсюда в Кунгур, смотреть знаменитую Ледяную пещеру – эти места уже знакомы по экспедиции «Евразия-2000». От Чусового дорога поднимается вверх,

петляет в горах. Лес, снег, темень и ни единого огонька вокруг. Кстати, об огоньках. В городе, когда вокруг витрины, фонари и фары, подсветка приборов должна быть яркой. А вот в такой непроглядной темени режет глаз, ее бы чуть притушить, да вот беда – регуляторы яркости ни у одного из «корейцев», к сожалению, нет.

Вот и Губаха. Здесь несколько дней отдыхаем, катаемся на лыжах, наблюдая за падающим столбиком термомет-



Иногда мы встречали очень симпатичных Дедов Морозов.



Отогревшийся в теплом боксе «Акцент» ожил лишь к вечеру.



КАЖДОЙ КАШЕ – СВОЕ МАСЛО

Напомним, что в аэроклиматической камере «Хендэ-Акцент» отказался завестись при -20°C (ЗР, 2004, № 1). Исследование масел подтвердило их соответствие ГОСТам, а ведь именно эксплуатационные жидкости мы поначалу считали причиной провала. Залитое на сервисе моторное масло, класса вязкости SAE 10W40 имеет кинематическую вязкость при 100°C 13,4 мм²/с (допустимый диапазон 12,5–16,3 мм²/с), динамическую вязкость при -25°C 3958 мПа·с (не выше 7000 мПа·с) и температуру застыва-

ния -30°C (не выше -30°C). Заводское масло для автоматических коробок передач (АТФ) при -20°C показало кинематическую вязкость 1063 мПа·с (типичное значение 1280 мПа·с) и застыло при -47°C (допускается не выше -40°C).

При повторных испытаниях с маслом 5W30 мотор «Акцента» уверенно пустился при -20°C, хотя пусковые параметры практически не изменились. А вот барьер в -25°C «Хендэ-Акцент» так и не взял, даже с двумя дополнительными аккумуляторами.

ПУСКОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ «ХЕНДЭ-АКЦЕНТ»

Моторное масло, SAE Температура масла	10W40			5W30			
	-20°C			-25°C			
Попытка	1	2	3	1	1	2*	3*
Пусковой ток, А	260	275	295	270	300	295	300
Напряжение, В	9,5	9,0	8,7	9,7	9,0	11,7	11,0
Обороты коленвала, об/мин	125	83	70	125	90	100	80
Результат	нет пуска	нет пуска	нет пуска	пуск	нет пуска	нет пуска	нет пуска

* С дополнительным аккумулятором.



Отслуживший свое вагон-ресторан стал придорожным кафе.

ра. Утром контрольный пуск: -19°C – порядок, -24°C – нормально. Похоже, двигатели до столь низкой температуры остывать не успевают: ведь при повторных испытаниях в морозильной камере (уже с маслом вязкостью 5W30) мотор «Хендэ-Акцент» все же пустился при -20°C, измеренных именно по маслу в двигателе, а при -25°C застывал. Эта машина требует более длительного прогрева перед началом движения: холодный «автомат» переключается резко, с заметным рывком. Далее – поездка по окрестностям с обязательным посещением шиномонтажа – пробитое колесо KIA трвило, пока не поставили в него камеру.

Вечером многоопытный в метеорологии пилот паравлана, глядя на вывезшиеся небо и уходящие ввысь столбы дыма из труб коксохимического комбината, мрачно пробубнил: «Завтра будет холодно». Мягко сказано! Утром нам уезжать, а тут минус тридцать, и... мотор «Акцента» выдает лишь несколько чахлых вспышек. Обычная в таких случаях суета с «прикириванием» от уверенно заурчавшего «Рио», с прокаливанием свечей ничего не дает, кроме посиневших носов и рук. Делать нечего, тянем захандрившую машину в теплый бок автобусного парка, где через четыре часа она оживает как ни в чем не бывало. Прогноз обещает дальнейшее похолодание, поэтому вечером трогаясь в обратную дорогу, так и не расчлвив паравлан.

Салоны «корейцев» оказались достаточно теплыми: в мороз хватало лишь второй скорости вентиляторов, чтобы даже сзади было уютно, хотя боковые стекла все же обмерзали. Так что лабораторные измерения эффективности отопления, на которых «Киа-Рио» легко перекрыл нормативы, подтвердились на практике («Хендэ-Акцент» до этих испытаний, проводимых при -25°C, не дошел). Любопытное решение: при включении обдува ветрового стекла на обеих машинах, судя по индикации, автоматически пускается кондиционер. На KIA все так и есть, а «холодильник» при желании можно выключить или включить принудительно. А на «Хендэ»... Мы так и не постигли неуловимой взаимосвязи между самым кондиционером, кнопкой его включения, индикатором и ручной распределения воздушных потоков.

От Чусового идем по строящейся дороге на Полазну-Пермь, срезая сотню километров. Ночевка в Игре: экипажи в гостинице, «Киа-Рио» на улице, «Хендэ-Акцент» в теплом гараже. Утром около тридцати – без проблем пускаем



моторы и сворачиваем на северо-запад. Вечером под Кировом нас обгоняет, прыгая на колдобинах, «десятка» и мигает «аварийкой». Останавливаемся: «Из «За рулем»? Правда?! Здорово!!! Напишите, какие у нас тут отвратительные дороги». Действительно, дороги в Кировской области хуже некуда. Здесь мы потеряли три из четырех задних брызговиков на наших машинах. Впрочем, удивляться нечему: очень жесткие, они висают довольно низко и закреплены хлипкими пластиковыми пистонами. Кочка повыше – и брызговика как не бывало. А хорошая дорога – вот она: широкое ровное шоссе начинается сразу за пыльногорим оленем на стеле «Нижегородская область».

Только разогнались – пропала тяга и задергался мотор у «КИА-Рио». С пятой передачи пришлось перейти на четвертую, затем на третью. Тройт? Симптомы похожи. Встали под фонарем, открыли капот, сняли декоративную крышку силового агрегата, разгрузили багажник, чтобы достать запасные свечи – они, естественно, оказались на самом дне, в нише запасного колеса. За суетой миновало с четверть часа. Чтобы уточнить диагноз, включаем стартер – и, о чудо! – мотор заработал как ни в чем не бывало! Поразмыслив, пришли к выводу, что на морозе, скорее всего, обмерз выпускной тракт, а на стоянке лед растаял от тепла двигателя.

Сутки спустя на въезде в Москву одометры высветили крупные четыре тысячи километров нашего новогоднего путешествия, а счетчик бензоколонки отчитал последние литры топлива. В среднем расход «92-го» бензина составил у «Хендэ-Акцент» 7,2 л/100 км – очень хорошо для машины с гидромеханическим «автоматом». Впрочем, здесь немалая заслуга спокойного, аккуратного водителя, да и пустые шоссе позволяли легко поддерживать равномерный экономичный режим. У «КИА-Рио» аппетит оказался не столь скромный – ровно 8,0 л на сотню. Вроде вместе ехали, по одной дороге... Впрочем, дорог впереди еще много, они-то и расставят все точки над «и».

ИТОГИ ТЕСТА «ЗИМНИЕ КАНИКУЛЫ»

	«КИА-Рио»	«Хендэ-Акцент»
Пробег, км	4002	4044
Расход бензина:		
общий, л	321	291
средний, л/100 км	8,0	7,2
Стоимость топлива, руб.	3595	3259
Дополнительные расходы, руб.:		
ремонт колеса	240	—
ламина фары	80	—
мойки	220	220
стойки	120	120
свечки/установка прокладок крышки ГРМ (течь масла в свечные колодцы)	1076 (2 шт.)	256 (1 шт.)
замена по гарантии	—	—
Сумма затрат, руб.	5331	3855



Сугробы в рост человека – здесь вам не Корея...



ЗА РУЛЕМ ПЕРВОГО В МИРЕ

TOYOTA PRIUS

Изготовитель: «ТОЙОТА МОТОР»
 Год выпуска: 1998
 В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2003

Пробег в редакции
 на момент отчета: 2,5 тыс. км
 Общий пробег: 139 тыс. км

В редакционном парке пополнение. С виду автомобиль, как автомобиль. Но заголовок не обманывает: «Тойота-Приус» действительно стала первой в мире серийной машиной с двумя двигателями – бензиновым и электрическим. Другими словами, ее силовая установка – гибридная.

Подобных машин выпускают все больше: есть купе «Хонда-Инсайт», стартовал «паркетник» «Лексус», совсем скоро обещают солидные внедорожники, пикапы, просторные универсалы на «двойной тяге». Уверают, что

«Приус» – автомобиль во всех отношениях выгодный. Решили попробовать, как необычная машина приживется в России, где таких пока наперечет.

В ЗР НЕ БЕЗ ГИБРИДА

В Японии продажи «приусов» начали еще в 1998 году. Вскоре гибридные «тойоты» пошли в Америку и Европу. В Россию их официально пока не везут. Новые «приусы» – удовольствие недешевое, особенно для россиян. А вот подержанный – вполне рациональный выбор.

МАКСИМ САЧКОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Покупать машину решили в Стране восходящего солнца. Плюсы: автомобиль с чистой репутацией (в подтверждение – сервисная книжка с отметками о ТО) обойдется дешевле, чем европейская версия, привезенная с Запада. Минус, пожалуй, только один – правый руль. Но ведь машина городская, к тому же с вариатором – привыкать к переключению передач левой рукой не придется.

Пятилетний «Приус» – серый с сиреневым отливом, пробежавший 136 тыс. км, с учетом доставки во Владивосток и растаможки обошелся в 7200 долларов. По японским меркам комплектация довольно скромная, по отечественным – богатая: две подушки безопасности, электростеклоподъем-



В центре панели приборов – монитор, информирующий о режимах работы гибридной установки. Под левой рукой – рычаг управления вариатором.



Основная информация отражена на приборном дисплее – электронный спидометр, одометр, указатель топлива, а также режимы вариатора и сигнальные лампы.



Полезный объем багажника съедает батарея аккумуляторов. Из-за нее нельзя сложить спинку задних сидений. В нише – домкрат, баллонный ключ и «докатка».



Маневренности «Приуса» позавидуют многие одноклассники – гибрид может развернуться на пятке диаметром 9,4 м.

КРИК ДУШИ

Очереди в московских ГАИ – как за социальными в начале 1990-х. Решили воспользоваться новой, широко разрекламированной услугой – регистрацией по предварительной записи. Позвонил, жду две недели, не стоять часами (а то и днями!) в живой очереди еще хуже.

В назначенное время предстал перед окошком предварительной записи в 6-м отделении МОТОТЭР УВД Северо-Восточного округа Москвы. Инспектор, проверив и забрав документы, попросил подождать. Чтобы получить заявление (теперь его заполняют сотрудники ГИБДД), понадобилось... 1,5 часа. Ура! На оплату квитанций и осмотр автомобиля времени ушло совсем немного. И номера получил. Еще через... пять (!) часов. Говорят быстро. Те, кто приходит без предварительной записи, иногда проводят у заветных окошек не один день.

Интересно, почему заполнить бланк от руки можно за минуты, а на компьютере требуются часы? Все сильнее искусственный интеллект, все совершеннее средства связи, вон и машина будущего до Москвы докатилась. А здесь – время словно застыло, вместе с сотнями людей у закрытых окошек...

ники, центральный замок, климат-контроль, ABS, аудиосистема. Последнее техобслуживание машина прошла 3 тыс. км назад – с визитом на сервис можно повременить.

Два месяца томительных ожиданий, и наш гибрид наконец-то пожаловал на столичную товарную станцию.

ЕГО ЗОВУТ «ПРИУС»

Первое разочарование – двигатель не прореагировал на поворот ключа зажигания. Пока гибрид путешествовал из конца в конец России, аккумуляторная батарея разрядилась. Вместо проводов для «прикуривания» сгодились цепи противоскольжения, которые японцы отдали вместе с машиной. И «оно» ожило...

Привычного стрекота стартера не слышно. Ощущение, будто «завел»... если не космический корабль, то микроволновую печь. На экране дисплея – главная достопримечательность «торпедо» – высветилось приветствие: «Welcome to Prius». Пока бензиновый двигатель прогрелся, генератор подзарядил батареи. Их ведь две: маленькая пусковая спрятана в углу багажника, а питающая электромотор – за спинкой заднего сиденья.

Кто сказал, что автомобиль – средство передвижения? Это – игрушка! Поняча-

лу больше смотреть не на дорогу, а на цветной монитор, где оранжевые и зеленые стрелочки показывают, как живет силовая установка. Разгон – работают оба мотора. Притормаживаю – энергия от колес «потекает» обратно в батарею.

Плавню подкапываюсь к светофору. Теперь «оно» – троллейбус, только маленький. Двигатель заглох, рука инстинктивно потянулась к ключу зажигания. Но повернуть его не успел, вспомнил, что надо просто нажать педаль. «Приус» бесшумно тронулся на электромоторе. Стоило чуть сильнее надавить газ, как на помощь электрическим лошадам прискакали бензиновые. Кстати, все-таки приятно сознавать, что в пробке «японец» бережет российскую атмосферу.

Чтобы убедиться в выгодности покупки, займемся арифметикой. По данным производителя, «Приус» в городе потребляет в среднем не более 5 л бензина на 100 км. В московских пробках, когда морозы ощутимы, просит около 7 литров. Все понятно: бензиновый

двигатель не выключается, пока не прогреется до рабочей температуры и не протопит салон. Впрочем, и такой показатель вряд ли сумеет побить одноклассник с обычным бензиновым мотором. На загородной зимней трассе «Приус» съедает около 5 литров на сотню. Совсем хорошо!

Топливная экономичность – главный козырь гибридов. Но не единственный. Порадовала способность машины карабкаться по грязи и снегу: ведь электромотор выдает солидный крутящий момент, едва начав вращаться.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО – БЕСПЛАТНО!

И опять в руках калькулятор. Необходимая процедура – покупка полиса обязательного страхования. В документах «Приуса» записана только мощность бензинового мотора – 58 л.с., а ведь под капотом спрятано 30 неучтенных электрических киловатт.

Итак, оформляя страховку, заплатили 4158 рублей. Недешево: московские



Дизайнерскими решениями «Приус» напоминает новую «Тойоту-Короллу».

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ АВТОМОБИЛЯ И ПРОБЕГ* (0–2500 км). ДОЛЛ. США/руб.

Автомобиль	7200/21 4560
Доставка	1254/37 000
Ремонт ABS	188/45600
Справочный счет	350/8400
Страховка	27/1800
Средства	142,15/4158
Регистрация в ГАИ	9,95/291
Штетки стеклоочистителя	19,04/557
Рамки под номерные знаки	3,18/93
Запасной ключ зажигания	6,84/200
Сигнализация «Аллигатор-430» с установкой	140/4045
Итого	9340,66/272 704

* Без учета затрат на топливо.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

TOYOTA PRIUS

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4315
ширина	1695
высота	1475
колесная база	2550
Снаряженная масса, кг	1240
Полная масса, кг	1515

Кузов

Количество дверей	4
Число мест	5

Двигатель

	гибридная силовая установка (бензиновый двигатель и электромотор)
--	---

Бензиновый двигатель

Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1497
Степень сжатия	13,5:1
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	43/588
Крутящий момент, Н·м при об/мин	102/4000

Электродвигатель

Мощность, кВт/л.с. при об/мин	30/41
Крутящий момент, Н·м при об/мин	305/0–940

Трансмиссия

Привод	на передние колеса
Коробка передач	бесступенчатый вариатор

Ходовая часть

Подвеска: спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	рулевое с усилителем
Шины	165/65R15
Тормоза: передние	гидравлические с ABS
задние	дисковые вентилируемые барабанные

«накрутки» плюс условие: за руль сможет сесть любой сотрудник редакции. Но ведь бензиновый мотор на «Приусе» относительно слабый, оттого подпадет под уменьшающий коэффициент 0,7. Если бы платили за реальные 99 л.с., то стоимость страховки, наоборот, возросла бы в 1,3 раза – точнее на 3564 рубля.

А еще мы ежегодно сможем сэкономить 495 рублей на транспортном налоге. Деньги, конечно, невеликие, но хватит почти на бак бензина – считай, бесплатные 700 с гаком километров.

Выгодная машинка быстро осваивается на российских просторах. Впереди дальние «забеги», интересные тесты на полигоне, первые ТО на чужбине. Насколько успешной окажется наша попытка обогнать время? Не прогадаем ли, «погнавшись за дешевизной»? Узнаем совсем скоро: цифры на одометре сменятся очень быстро...



Под капотом уместились два мотора с навесным оборудованием и вариатор.

ТРИ В ОДНОМ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ.

ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ.

АВТОР



NISSAN DATSUN

Изготовитель:	«НИССАН МОТОР»
Год выпуска:	1995
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с августа 2003

Пробег на момент отчета:	19 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 11

Любая универсальная вещь имеет кучу недостатков. И хотя спорить с этой истиной грешно, мы все же постарались купить для отдела испытаний универсальный автомобиль. Попытка это не первая, но, пожалуй, самая удачная. В активе нашей сегодняшней «хозяйюшки» — тяговитый, мощный, надежный дизель, полноприводная трансмиссия, приемлемая (500 кг) грузоподъемность, неплохие динамика и скорость (до 140 км/ч), пятиместная кабина, вполне доступные запасные части и расходные материалы. В пассиве тоже немало: правый руль, большие габариты, довольно высокий для дизеля расход топлива.

И все же машина на порядок надежнее «Соболя», дешевле в обслуживании и по запасным частям, чем «Тойота-Превия», вместительнее и удобнее «Диннивеста Орион-М». В общем, по основным номинациям: надежность, скорость, характеристики, грузоподъемность, комфорт, буксировочные способности — почти «три в одном». А на бездорожье — просто вне конкуренции среди уже опробованных претендентов.

ЗИМНИЙ ЭКЗАМЕН

В предыдущей публикации мы рассказали о приобретении и первом знаком-

стве с «чудом» японской техники. С тех пор прошло почти полгода. Промозглая сыляк выявила еще один недостаток: оказывается, наш «Ниссан» — страшный грязнуля. Стоит проехать после мойки километров десять по городу в ненастную погоду, и за ручки дверей без рабочих перчаток взяться невозможно. Пороги тоже не стоит обтирать, ибо брюки после двух-трех неосторожных посадок в машину годятся только в стирку. А вот зеркала остаются чистыми довольно долго.

Первые морозы заставили переобуться, что оказалось ой как недешево. Да и нельзя к автомобилю такого класса подходить с «жигулевским» аршином. Покрышки выбирали с расчетом на добротность, хорошие ездовые качества, но с оглядкой на кошелек. Остановились на Bridgestone Winter Dueler 2002 модельного года по \$160 за покрышку. Отечественную обувку брать побаивались из соображений невысокого качества и, чего греха таить, тяжести и плохих балансировочных свойств, особенно при таких размерах.

Зимой «Ниссан» особых сюрпризов не преподнес. Запуск при низких температурах — стабильный, поддерживающий обороты холодного двигателя помогает «подсос». Прогрев на холостых оборо-

тах долгий, что характерно для дизеля, но на ходу минут через пятнадцать в салоне тепло. Сочетание большого объема двигателя и относительно небольшого салона создает вполне приличный микроклимат.

ИСТОРИЯ БОЛЕЗНИ

За это время «Ниссан-Датсун» проехал почти 20 тыс. км. Сказать, что без проблем, было бы нечестно, но дорожных сюрпризов не приносил. Все появившиеся неисправности — возрастные и легко прогнозируемые.

На 7-й тысяче редакционной эксплуатации появилась вибрация при трогании. Промежуточная опора заднего карданного вала снова напомнила о себе. Диагноз прост — дешево хорошо не бывает. «Волговская» резиновая муфта цела, а вот отечественный подшипник «своим» так и не стал — разболтался. Тут и подоспела заказанная ранее «родная» опора — времени заменили.

Признаки большого износа сцепления появились уже через тысячу километров пробега. Поэтому, уезжая в очередную дальнюю командировку, прихватили с собой новый ведомый диск — так, на всякий случай: все равно по возвращении предстояло очередное ТО, в рамках которого и планировался ремонт. Взяли не зря. До места назначения добрались, периодически буксуя сцеплением, но обратно ехать побоялись. Заменяли на местной СТО, благо и время было. Пришлось раскошелиться на пять тысяч рублей. Надо сказать, что замена не так проста, как казалось. Работы — аж на пять часов, поскольку требуется демонтаж карданных валов, торсионов, поперечной опоры коробки передач и самой коробки в сборе с «раздаткой». Если учесть, что «железо» имеет вполне «взрослые» массогабаритные характеристики, то затевать это в дороге или в одиночку почти нереально.

По возвращении домой провели очередное обслуживание, а заднюю



К правому рулю привыкаешь быстро — в этом помогают хорошие зеркала.



Плывать «Ниссан» не умеет, но искупаться всегда согласен.



А такого тента, пожалуй, и в Японии не найти...

поменяли разболтавшуюся рулевую трапецию и передние колодки (для интенсивной езды 15 000 км – вполне терпимо). Запасные части не дефицит, купили «с первого выстрела» по магазину. Наконечники рулевых тяг (четыре штуки) по \$25 за каждый – показались не очень дорого. А вот центральная тяга трапеции расстроила – аж \$140 за железный прут с проушинами и шаровыми пальцами на концах.

ВЕЧНАЯ ПРОБЛЕМА

У пикапа один большой недостаток – течет крыша, которой... нет. На самом деле она и не нужна, если не идет снег или дождь, нет соблазна взять то, что лежит в открытом кузове, или просто выбросить мусор в огромную емкость на колесах. К нашей стране все это не относится – в России пикап должен иметь прикрытый от посторонних глаз (и рук) кузов.

Первым «телодвижением» было купить «кунг», бывший в употреблении, на разборке автомобилей. Сначала пробовали во Владивостоке, потом в Москве. Ответы одинаковые: «В наличии нет, заказать можно, но сроки – от двух месяцев, ценовой диапазон – от пятисот до двух тысяч (!) долларов США». Решили пойти другим путем – купить новый кунг. Ситуация еще интересней. Купить в Москве новую крышу для «Ниссана» нереально, поскольку пикапами этой марки (впрочем, как и многих других) никто не торгует. Исключение – модель L200 от «Мицубиси». Пикапы этой компании поставляются регулярно, следовательно, и «аксессуары», даже такого формата, тоже. Выбор достаточно велик, цены колеблются от полутора до трех тысяч долларов. Все бы хорошо, но нашему эти пластиковые красоты длинноваты миллиметров на семьдесят.

РАСХОДЫ НА ОБОРУДОВАНИЕ И ПРОБЕГ (4000–19 000 км)

Детали и материалы	Цена, долл./руб.
Шины	640/18 800
Промежуточный опора карданного вала	155/4575
Диск сцепления	70/2065
Замена диска сцепления	169,5/5000
на СТО «Ниссан, Тольятти	100/2947
Масло моторное (13 л – две замены)	12,5/370
Фильтр масляный	12,5/370
Колодки тормозные передние	34/1000
Рулевая трапеция	240/7080
Сход-развал	27/800
Кунг	800/23 600
Дистанционно (13,5 л/100 км) 2025 л	618/18 225
Всего	2878,5/84 832

Вариант третий – заказать. Желая заработать немного. Выбор: мягкий тент или жесткая конструкция. Тент несколько дешевле – тянет долларов на четыреста. Недостатки – вандалоподатлив, неудобен при открывании и закрывании.

После двух месяцев поисков остановились на металлическом варианте полусобственной конструкции. Удобство налицо – легко и быстро открывается и закрывается, быстро демонтируется. Цена терпимая – около восьмисот долларов, качество изготовления – так себе. Из проработанных вариантов, наверное, лучший.

ПОЛГОДА ВПЕРЕД

Опыт эксплуатации в редакции сделал пикап с двойной кабиной претендентом на победу в борьбе за звание универсального хозяйственного автомобиля. Несколько дальних поездок с грузом, с прицепом, в качестве тягача особых проблем не вызвали. Забросить пару десятков колес на полигон, катер из воды вытянуть, мотоцикл на зимнюю стойку отвезти или «умерший» «уазик» отбуксировать и затянуть на автовоз – пожалуйста!

Автомобилисты России, видимо, почувствовали прелесть пикапов. Свидетельство тому – появление все большего числа этих автомобилей на дорогах, а также в производственных программах фирм, которые грузовичков никогда не делали.

На отечественном рынке новых автомобилей наряду с «Мицубиси» борьбу за кошелек покупателя вот-вот начнут «Мазда» и «Ниссан». В ближайшие годы могут появиться «Тойота», «Хендэ» и другие известные бренды. Те, кому 20–30 тыс. долларов США за новый пикап покажутся неподъемными, при таком раскладе года через три-четыре смогут приобрести и подержанный автомобиль в удовлетворительном состоянии.



НЮХАЧИ

СЕРГЕЙ ВОЛОШЕНКО, НПГ «АСЕ»

В предыдущих материалах (ЗР, 2003, № 11, 2004, № 2) мы рассказали о мощных средствах диагностики – сканерах и мотор-тестерах, позволяющих специалистам выявлять многие неисправности. Но не все! Очень часто для принятия правильного решения мастеру необходима не только информация от датчиков и контроллера, но и данные о фактическом составе выхлопных газов. Во многих случаях только этот конечный результат позволяет сделать заключение о состоянии двигателя и его систем.

Так появились целый класс специализированных приборов – газоанализаторов. Самые первые измеряли толь-

ко концентрацию оксида углерода CO, опираясь на эффект изменения электропроводности платиновой нити при взаимодействии с этим газом. Такой прибор облегчал регулировку карбюратора, но для оценки полноты сгорания топливовоздушной смеси одного лишь измерения CO недостаточно. Требования экологов к чистоте выхлопа постоянно ужесточались. В ответ был разработан двухкомпонентный га-

зоанализатор, измеряющий, кроме CO, еще и содержание CH – негоревших углеводородов (в основном, бензина и отчасти масла). В новом газоанализаторе отработавшие газы подвергаются инфракрасному облучению, а интересующие нас CO и CH поглощают его по-разному. Оба вещества, хотя и в разной степени, токсичны, поэтому их концентрацию в выхлопе строго ограничивают.

О том, какие нормы действуют для автомобилей в зависимости от года выпуска и комплектации, как измеряют регламентированные параметры, вы могли прочитать в январском номере журнала. Заметим лишь, что для таких измерений оговорены рабочая температура двигателя и частота вращения коленчатого вала, поэтому в комплект прибора входят соответствующие датчики.

Но роль газоанализатора не сводится к проверке токсичности. Состав отработавших газов отражает состояние систем зажигания, топливоподдачи и в какой-то степени – механическую исправность двигателя. Например, завышенные уровни CO и CH в сочетании с нестабильностью холостого хода свидетельствуют о слишком богатой смеси. Если же уровень CH велик, а CO низок – смесь бедная. В обоих случаях ее воспламенение становится нестабильным, с пропусками, и пары негоревшего бензина попадают в выхлоп. Еще один вариант: CO в норме, а CH завышен, в выхлопе сизый дым – в камеру сгорания подсаживается масло, двигатель требует ремонта.

Внедрение электронных систем управления двигателем с каталитическим нейтрализатором и датчиком кислорода в отработавших газах способствовало появлению прибора, измеряющего концентрацию четырех компонентов: CO, CH, CO₂ и кислорода O₂ (фото 1). На основе этих данных прибор вычисляет коэффициент избытка воздуха λ. Напомним: эта величина выражает отношение массы воздуха, реально поступающего в цилиндры, к массе воздуха,



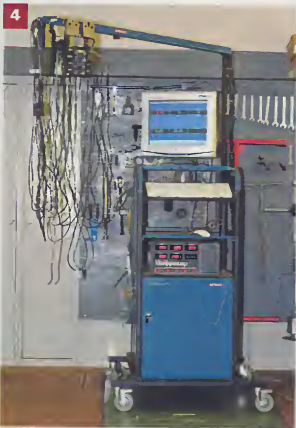
Четырехкомпонентный газоанализатор «Инфракрас».



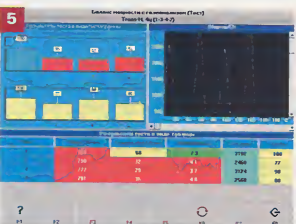
Разъем для подключения к компьютеру (показан стрелкой).



Результаты замеров на экране цветного монитора.



Газоанализатор удачно дополняет мотор-тестер.



Показания газоанализатора при поочередном отключении цилиндров.

теоретически необходимого для полного сгорания топлива.

Ряд моделей газоанализаторов может рассчитывать «корректировочное» значение CO — на основе других параметров сгорания (см. выше). Если измеренное значение существенно ниже корректировочного, следует проверить, нет ли в системе выпуска неплотностей, через которые подсасывается воздух. Подтвер-

ждает это и высокое содержание кислорода — около 6%. Прежде чем проводить дальнейшую диагностику, нужно отмонтировать систему выпуска.

Параметр CO_2 позволяет оценить полноту сгорания топлива. У исправного двигателя с нейтрализатором он приближается к 14–16%.

Почти у всех моделей газоанализаторов есть разъем для подключения к персональному компьютеру (фото 2). Последний позволяет обрабатывать и сравнивать результаты, строить наглядные диаграммы в цвете, проводить тесты, хранить подсказки для диагностики, рассчитывать данные (фото 3). Таким образом, современные газоанализаторы прекрасно дополняют любой диагностический комплекс на базе персонального компьютера (фото 4).

Например, мотор-тестер прерывает поочередно искробразование в цилиндрах двигателя — и газоанализатор фиксирует рост концентрации CH в отработавших газах. В результате удается оценить не только вклад каждого цилиндра в работу двигателя, но и выявить снижение производительности той или иной форсунки (фото 5). Крайний случай — когда при отключении цилиндра ни частота вращения коленчатого вала, ни содержание CH не меняются: значит, в этот цилиндр топливо вообще не поступает. Форсунка засорена или не получает управляющего сигнала.

Анализ выхлопных газов помогает и при поиске неисправностей зажигания. При пропусках воспламенения смеси снижается концентрация CO и CO_2 , растет CH и O_2 . Любый, кто следит за нашими публикациями, легко поймет логику.

Так как в атмосферном воздухе всего 21% кислорода, тогда как азота 78%, необходимо помнить и о «побочных» продуктах сгорания. Вступая в реакцию с кислородом, азот образует токсичные оксиды NO_x . Сегодня их концентрация еще не нормируется (в основном, из-за технических трудностей измерения). И все же разработчики диагностических приборов уже освоили пятикомпонентный газоанализатор (CO , CH , CO_2 , O_2 , NO_x). Будучи значительно дороже четырехкомпонентного, он пока не получил широкого распространения. Очевидно, что сегодня оптимальный вариант для диагностики двигателей — четырехкомпонентный газоанализатор.

Хотите купить? Выбирайте. Цены отечественных приборов — от \$1000 до 2700, импортные — раза в два дороже.

Теперь вся команда в сборе — сканер, мотор-тестер, газоанализатор. Приступим к работе? □

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЯМ



АВТОРЕАЛ

Продукция сертифицирована
органом по сертификации авто-
мобильных изделий "Нами-фонд"
и защищена патентами
на полезную модель.



Производство

ООО "Автореал" 456300, Россия,
Челябинская обл., г. Миасс, а/я 6
тел./факс: (35135) 4-24-40, 9-84-25
e-mail: info@avto-real.ru
www.avto-real.ru

Дилеры

Россия	
Москва	(095)
ООО "Клар-Авто"	975-73-48, 975-73-41
Санкт-Петербург	(812)
ООО "Евро-Трейд"	172-84-39
Тольятти	(8482)
ООО "Рипт-Авто"	71-24-78, 14-82-57
Самара	(8462)
ООО "Союзкомплект"	55-24-63
Ростов	(8632)
ООО "Росавтопром"	20-18-07
Новосибирск	(3832)
ООО "Автостандарт"	49-49-13
Екатеринбург	(8332)
ЧП Лопашев	63-70-30, 63-77-76
Челябинск	(3512)
ЧП Зубик	69-99-48
Казахстан	
Темиртау	
ЧП Пак	8-3003896389 8-3007241434
Армения	
Ереван	(10 3741)
ООО "КаркомАвто"	28-03-50
Туркменистан	
Мари	(10 993522)
ЧП Бабаев	3-91-60, 6-08-79

ОШИБКА ДАТЧИКА

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Прошлый мотор умирает медленно и мучительно, как любовь: нет бы погаснуть сразу и начать с чистого листа, а вместо этого — медленно нарастающее отчуждение и в конце все равно пустота. Жаль. Но эта вечная тема — не наша. Такие ассоциации вызвала инжекторная «девятка» — о ней и расскажу. Едва вошел владелец, все поняли: вот он, настоящий, хрестоматийный мученик, морально и физически истерзанный капризами машины и гримасами сервиса. Ведь идеологическая основа последнего с переходом к «рынку» не изменилась: всюду (за редким исключением) норовят ободать клиента, как спелый банан. А наивных заказчиков, полагающих, что высокая цена — синоним высокого качества обслуживания, сегодня хващут! (Тут читатель наверняка спросит: а как же идет дело в сервисе Вайсмана? Отвечаю: у меня не сервис, а мастерская. Рвачей не держу — и на том стоить буду!)

...Вот она, «девятка». Выглядит неплохо, пробег всего 70 тысяч. Но уже с год назад владелец впервые прислушался к своим ощущениям и понял — нет, они не обманывают... Машина потеряла былую резвость разгона, да и скорость не та, что прежде. Словно кто-то держит за хвост, день ото дня сильнее. Потом мотор стал неустойчиво работать, глохнуть на холостом ходу, подергиваться в движении. Грустную картину дополнил рост расхода топлива, чудовищная токсичность выхлопа...

Владелец, конечно, обратился в сервис, и не однажды. Всякий раз машину вроде бы диагностировали! И по результатам меняли один за другим датчики системы впрыска, потом регулятор холостого хода. В конце концов дошло и до замены кон-

троллера: убитый горем владелец — находка для рвачей, за все безропотно платит! И все же... Лучшее становилось. Оно и понятно: автомобиль обычно легче починить, предварительно подумав, а это для сервиса невыгодно.

Понятно, что поиск дефекта потребовал и от нас определенных усилий. Начали с простого: работает ли, как положено, бензонасос? Измерили давление топлива перед форсунками — зацепиться не за что, все в норме, на любых режимах.

А что со свечами? Ага, не порядок: на тепловых конусах изоляторов и электродах налет кирпичного оттенка. Такие только менять. Что тут же и сделали. Модуль зажигания и провода — в порядке. Попробуем мотор. Завели: работает ровно, на слух перебоев нет. Хоть и маленькая, но победа.

Теперь оценим основу основ — состояние шатунно-поршневой... Замерили компрессию: в норме.

Почему мы начинаем с этого, а не подключаем сразу диагностическую аппаратуру? Это же очевидно! Прежде чем приступать к тонким исследованиям, нужно исключить подозрения на простейшие, примитивные неисправности. Если, к примеру, из четырех свечей нормально работают только три, то заниматься «высокой» диагностикой, в сущности, преждевременно.

Итак, подключили сканер. И тут же в накопленных машинных кодах «ошибок» обнаружили неисправность датчика температуры охлаждающей жидкости. Сбросили эту «ошибку», завели мотор. Индикатор «проверь двигатель» погас. Проверили параметры системы, в том числе датчик температуры — вроде держится молодцом... Вот при 105°C включился, как положено, вентилятор... И тут нам повезло! Не успели отключить сканер, как на его дисплее температура вдруг упала до 20°C! Мотор даже на слух заработал иначе, ведь контроллер «логично» отрегулировал, добавив топлива и обогатив смесь.

Но через несколько секунд температура вернулась к норме! Ясно, что душит датчик. Проверим-ка газонализатором. Подключились — ахнули: какие уж тут ГОСТы по токсичности, если при каждой «гримасе» датчика то СО взлетает до облаков, то СН, то «лямбда» обваливается!

Датчик температуры, понятно, заменили. Но и теперь параметры токсичности не лезли ни в какие ворота, только скачки СН прекратились и выхлопная труба уже не плевалась чистым бензином.

Продолжим исследование — машину на подъемник! При работающем двигателе осмотрели выпускной тракт. Бросился в глаза важная деталь: из-под кожуха между приемной трубой и нейтрализатором с тихим, ровным шипением прорывались газы, причем их звук исчезал только через несколько секунд после выключения дви-



гателя. Словно газы с неким избыточным давлением здесь, перед нейтрализатором, скапливались.

Так оно и оказалось. Забегая вперед, скажу, что нейтрализатор (см. фото) пришлось заменить. Его керамическая начинка оплавилась и препятствовала выпуску отработавших газов. Ну а что привело к этому?

Неправильные показания датчика температуры дизинформировали контроллер, а он, следуя собственной логике (к «мозгам» претензий нет!), постоянно выдавал корректирующие команды исполнительным механизмам впрыска. Состав смеси в цилиндрах резко менялся. Для нейтрализатора особенно губительно ее переобогащение — из-за этого он перегревался, вплоть до оплавления керамики.

Вероятно, гибели нейтрализатора способствовал состав самого бензина. Упомянутый нами налет кирпичного цвета был и здесь. А любые отложения, как известно, вредят здоровью «борца с токсичностью», даже не перетертого.

После замены нейтрализатора с датчиком кислорода и мотор охли, и токсичность выхлопа вернулась к норме. Бесследно исчезли перебои в работе двигателя, восстановилась мощность. Хозяин убедился в этом тут же, в пробной поездке. Видим, ему приятно — значит, и нам тоже!



Непригодность
дымохода.

ЕСТЬ КОНТАКТ!

ВАЛЕНТИН ГРИГОРЬЕВ

Злектричество штука тонкая. У кого-то от его сюрпризов может возникнуть желание запустить пассатижи в портрет Ломоносова и заняться выращиванием тюльпанов. А зря! Многие неполадки в электрооборудовании, особенно те, что называют типичными, может устранить сам автовладелец. Ведь со времен великого академика в электротехнике известны только две беды. Первая...

...НЕТ КОНТАКТА, ГДЕ ОН НУЖЕН

Иначе говоря, цепь разорвана или проводимость какого-то соединения резко снизилась. Всем известный пример – окисление штырей и клеммовых зажимов аккумулятора, когда все потребители сносно работают, кроме стартера. Ему нужен очень большой ток (100 А и выше), а окисленные клеммы не пропускают. Выход один – очистить.

Закисают и соединения других цепей. Например, если автомобиль плавают по ядовитому рассолу городских улиц. Свет, стоп-сигнал, поворотники хороши, пока вовремя выключаются. Иногда и клаксон нужен. А без «дворников» в грязном рассоле вообще не жизнь. Прежде всего обратим внимание на электрические разъемы. Это самые уязвимые элементы в любой цепи. Очень часто удается восстановить цепь, просто пошевелив заклинивший разъем.

Часто коррозия добирается до задних фонарей. Замыкает места – штепсельные разъемы с малыми расстояниями между контактными дорожками и со-

единения с «массой». Последние окисляются, токопроводящая грязь замыкает дорожки – и вот вам сюрприз: включишь одно, выполняла отзывается другое, подмигивает третье.

Однажды у нас «сошел с ума» указатель уровня топлива: выехали из Москвы с полным баком, за Тулой (логично) осталась половина, а вот ближе к Мценску бензина как будто прибавилось! А все только оттого, что винт «массы» сильно заржавел. Очистили – и чудеса кончились.

Опытный водитель приведет еще немало подобных случаев из практики. Коррозия – бич электрических цепей автомобиля! Но вот примеры иного рода.

Одна слабинка «жигулевского» стартера: красный провод, подключенный к разъему «50» тягового реле, требует деликатного обращения! Случайно (или сгоряча) выдернешь, а вставить на место так не просто, что некоторые, намутившись, снимают стартер. Помните опыт предшественников!

Почти невероятная история случилась с настоящим умельцем: снял мотор для ремонта. Через неделю собрал – залобоеулся. Поставил на место, попробовал пустить – стартер не работает. Проверил одно, другое, третье... Батарея – зверь! Подключена как надо. Что же произошло? Опытнейший человек забыл, что корпус двигателя должен быть соединен с «массой» кузова! На старом «жигуленке» такой провод (сечение около 16 мм²) был снизу двигателя и в глаза не бросался. Спохватился, когда при попытке включить стартер

задымился тросик подсоса – свидетельство хоть и слабой, но связи мотора с «массой» кузова.

Взглянем на рис. 1. Провод, соединяющий двигатель с кузовом, должен «держат» максимальный ток стартера. Между тем силовой агрегат и трансмиссия – это самостоятельные и мощные источники вибраций, поэтому кузов от них изолирован эластичными резиновыми подушками, втулками, сайлент-блоками, прокладками, препятствующими прохождению тока. Тем не менее, он находит «дорожки» вроде упомянутой, а также другие – трот ручника, привод спидометра и т. п. Эти «паразитные» пути не только увеличивают риск пожара. Если при попытке включить стартер ток идет через подушки, на их рабочих поверхностях возможны «прижог», дающие начало разрушению.

Иногда перегорает какая-нибудь из токопроводящих дорожек в печатных платах монтажного блока. В сервисе восстанавливать блок не станут – заменят целиком. Так что умение работать паяльником кому-то помогает экономить. Соединить оборванные концы кусочком провода – дело нехитрое.

В ряде случаев подобное происходит с подчашками самих заводов. Вспомните хотя бы примеры последних лет – вроде отказа генераторов из-за низкого качества сборки.

Иногда проводимость какого-нибудь разъема нарушается от налипания пыли при замысливании контактов. Подобное случилось с нашим читателем, владельцем ветерана «Фольксвагена» с «моновпрыском». Двигатель, независимо от режима работы, начал подергиваться. Виновиный оказался маслянистая грязь в штепсельном разъеме форсунок. Его тщательно промыли «очистителем карбюратора», высушили – и дефекта как не бывало.

Но в электрооборудовании случается и беда противоположного свойства...

...ЕСТЬ КОНТАКТ, ГДЕ ОН НЕ НУЖЕН

Когда самопроизвольно или при включении одного из потребителей начинает работать что-то еще, ситуация может быть достаточно неприятной. Скажем, при работающем двигателе самопроизвольно замыкается стартер, как это было на многих «десятках». Последствия обходились владельцам в кругленькую сумму, и то, что в этом виновата конструкция замка зажигания, мало кого утешило.

Вообще же чаще всего виновником несанкционированного включения потребителей бывает сам автовладелец.

Рис. 1. Обычная схема включения стартера из книг. Как правило, необходимость надежного заземления корпуса стартера и двигателя (нами выделено) не указана: 1 – генератор; 2 – аккумуляторная батарея; 3 – стартер; 4 – центральный переключатель.

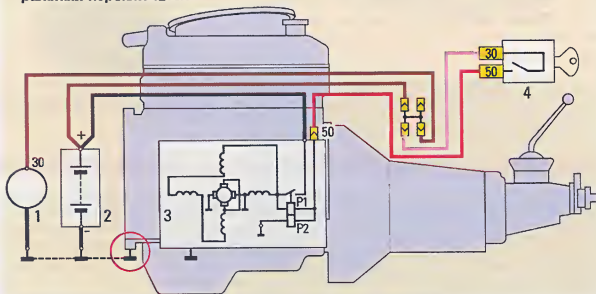
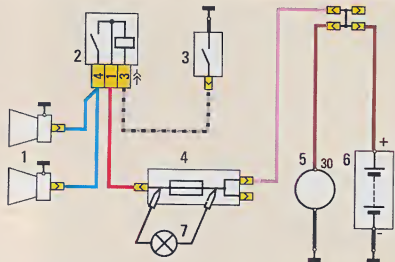


Рис. 2. Схема проверки цепей включения звуковых сигналов (ВА3-2106): 1 – звуковые сигналы; 2 – реле; 3 – выключатель звуковых сигналов; 4 – сгоревший предохранитель; 5 – генератор; 6 – аккумуляторная батарея; 7 – лампочка-пробник.

В зависимости от места замыкания сигнал может работать непрерывно – например, при замыкании черного провода на «массу». Или не работать, если на «массу» замкнуты красный или голубые провода. Подключив вместо сгоревшего предохранителя лампочку и затем отсоединяя последовательно провода, можно найти дефектное место.



Или «мастер», который небрежно заизолировал какое-то соединение, неверно собрал переключатель и т. п. Короче – человеческий фактор. Найти место неисправности обычно нетрудно: «мастер» всегда знает, где схалтурил или оплошал. Ищи там, где недавно возился.

Несравненно опаснее то, что называют коротким замыканием, на языке шутников-электриков – «козой». Что это такое, знают, наверное, все. Если соединить напрямую плюс и минус батареи, без какого-либо потребителя электроэнергии между ними, – будет «коза». Тонкий провод сразу сгорит. Если взять очень толстый, большой ток разрушит батарею. На автомобиле «коза» грозит пожаром!

С учетом этого цепи защищены плавкими предохранителями. Но не все. Скажем, цепь заряда аккумуляторной батареи и цепь, соединяющая батарею с клеммой «30» замка зажигания (или «30/1»), не защищены. Особой беды в этом нет, если бы это не был человеческий фактор. Любопытно, что легкомыслие больше свойственно опытным. Вряд ли «чайнику» придет в голову «рационализировать» электропроводку, а бывалые запросто выбирают хомуты, кнопки крепления проводов, держатели и т. п., вроде бы затрудняющие обслуживание.

Вот одна из таких историй. Коллега на «четверке» менял замок зажигания. Дело пустяковое, так что, ставя на место кожухи, ни секунды не думал о проводах. А их укладывать надо аккуратно – рядом вал, карданные шарниры, болты. Через неделю – польнуло! Он с чем-то возился в салоне, когда услышал электрический треск – из-под кожухов и приборной панели повалил дым. В один миг хозяин вылетел из машины, поднял

капот, отвинтил гайку минусовой клеммы аккумулятора и сбросил провод. Продолжения пожар не получил, но от толстого розового провода, подающего «+» на клемму «30» замка, остались только наконечники. На резьбовом кончике болта – след электрического ожога: это он грыз изоляцию главного провода. Соседние провода обгорели, оплавившись, слиплись. Проводку и монтажный блок пришлось заменить. Но в общем легко отделался.

К слову сказать, российский автомобилист задним умом крепок: после этого случая «погорелец» оснастил машину дистанционным отключателем «массы»: нажал на кнопку – и все обесточилось!

Если учитывать сложность реальных цепей, место замыкания не всегда легко найти. Один из приемов тем не менее известен очень давно. Он был подробно описан еще в книге М. Павлака «Электрооборудование мотоцикла» (1961 г.). Сгоревший предохранитель заменяют маломощной лампочкой (пробником) и начинают последовательно отсоединять ветви сложной цепи, пока лампочка не погаснет (рис. 2). Найдя ветвь с дефектом, внимательно изучают уже ее. Но под рукой должна быть хорошая схема электрооборудования, в которой нужно уметь разбираться.

Современный автомобиль – не простейший мотоцикл прошлого века, он буквально напихивают электротехники – поди найди здесь дефект. За нашей шкутой всего о двух ее бедах стоит их большое разнообразие. Так что жизнь волей-неволей заставит обратиться и к ремонтникам-профессионалам. Хороший мастер наверняка устранил неисправность быстрее вас, а время в наши дни – очень ценный капитал. □



ХОРС
Первый
в России

КОМПЛЕКТ
СИЛИКОНОВЫХ
ПРОВОДОВ
ЗАЖИГАНИЯ

победитель конкурсов качества
2003 г.



Герасимов Сергей-
ведущий гощик команды
HORS RACING,
чемпион России по «Ралли-спринту»
2003 года.

Производство
Санкт-Петербург
Московское шоссе 46..... (812) 371-21-70
371-99-74
Представительство
Москва..... (095) 945-89-30

Дилеры
Екатеринбург..... (3432) 78-10-15
Ижевск..... (3412) 76-09-88
Иркутск..... (3952) 27-37-89
Красноярск..... (3912) 44-46-00
Курск..... (0712) 24-30-40
Н. Новгород..... (8312) 63-01-11
Ростов-на-Дону..... (8632) 99-12-44
Тольятти..... (8482) 29-84-89
Челябинск..... (3512) 62-13-28

У НАС НЕ КАПЛЕТ!

ГЕННАДИЙ НЕПРЯЖИН



Здесь лампа говорит о низком уровне «Тосола»...

Скверное дело запороть двигатель. Неважно, каким способом – например, не заметив, что ушла жидкость из системы охлаждения. Потому-то на современных автомобилях контролируют не только температуру антифриза, но и его уровень.

А как быть миллионам владельцев «жигулей» и им подобных? Опишем один из вариантов усовершенствования системы охлаждения, опробованный на ВАЗ-2104. Здесь о существенной потере «Тосола» сразу сообщает

лампочка на приборной панели.

Переделки несложны. Мы купили расширительный бачок от ВАЗ-2110 с датчиком уровня жидкости. Осталось найти для него место под капотом (подшло прежнее, только немного доработали ремень крепления) и соединить шлангами с радиатором двигателя.

В отличие от штатного «жигулевского» расширительного бачка, тот что от «десяток» снабжен тремя штулерами: большой – снизу, а два поменьше – сверху.

Один из них заглушили, другие задействовали. Верхний пароотводящий шланг (черный, связывающий расширительный бачок с заливной горловиной радиатора) – от «Оки».

На фото вы видите доработанную (без клапанов) пробку горловины – в новой схеме эти клапаны не нужны, те же функции выполняет пробка расширительного бачка с клапанами.

Нижний, большой штуцер расширительного бачка соединили с нижним штуцером бачка радиатора,

воспользовавшись штатным пластиковым («рыжий») шлангом автомобиля. Все ясно? Но есть и некоторые проблемы. У нашего радиатора пластмассовые бачки, а сечения штуцеров не соответствуют расширительному бачку от ВАЗ-2110. Так, «рыжий» шланг хорошо стыкуется с нижним штуцером расширительного бачка, но не соответствует штуцеру внизу бачка радиатора. А черный от «Оки» маловат по сечению для верхнего штуцера радиатора.

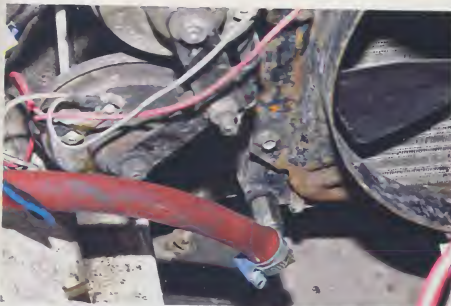
Чтобы решить эти противоречивые задачи, пришлось поискать в автомагaziнах переходные металлические штуцеры. В конце концов удалось их купить. Частично видимый на фото заливной горловины переходник – в прошлом «волговский» штуцер прокладки тормозов, извлеченный от конусной части. Кроме того, напильником ему укоротили грани, чтобы пароотводящий шланг сел плотнее. Слив из радиатора жидкость, в пластмассовом штуцере «отростке» нарезали метчиком резьбу М10х1 – вот это, учтите, требует исключительной осторожности! Ведь если пластик треснет, то заварить его сумеют немногие, и тогда утечка «Тосола» здесь неизбежна. Сказанное касается и нижнего штуцера радиатора, где более удобной оказалась другая конструкция: в пластмассовый «отросток» нарезав резьбу М12, завер-



«Десяточный» расширительный бачок на «четверке».



Можно заливать «Тосол»...



Переходник в нижней части бачка радиатора.



Доработанная и стандартная пробки радиатора.

нули прямой переходник (от бензонасоса «Волги»), а затем в него – «утолстой», того же происхождения. Последний тоже доработали, аккуратно спилив большую часть резьбы и оставив небольшой пояс, своего рода «хамп», не дающий пластиковому («рыжему») шлангу с затянутым хомутом соскочить.

Все резьбовые соединения собраны на герметике. Имейте в виду: монтаж пластикового шланга, довольно жесткого, требует осторожности. В некоторых случаях придется его нагреть, а то ведь недолго и детали радиатора сломать!

Собрав систему, залили «Тосол», проверили герметичность – все в порядке. Осталось определить место для лампочек-сигнализатора. На приборном щитке есть незадействованный индикатор пристегнутых ремней безопасности – воспользуемся им. Сняли комбинацию приборов и нашли, что к нужной лампочке подходят два провода – от радиатора самого блока. А в разьеме пучка проводов автомобиля – соот-

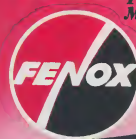
ветствующие две «пустышки». Дополнили разъем двумя проводами, и один соединили с цепью зажигания (провод питания вольтметра), а другой вывели к датчику уровня «Тосола» (через уплотнитель корректора фар). Второй провод датчика соединили с «массой».

Полученная схема простейшая. Стоит помнить, что характер поведения нашего «индикатора» такой же, как у лампочки остатка топлива в бензобаке: на неровностях дороги или при резком ускорении автомобиля они могут мигать. Чтобы свести этот эффект на нет, добавили в бакоч немного «Тосола».

От отдела эксплуатации. Посадка металлических переходников на резьбе в пластмассовые штуцера радиатора в условиях многократного изменения температуры может оказаться недостаточно надежной, со временем не исключено появление трещин. Поэтому автор будет держать под контролем состояние штуцеров на этом автомобиле, а окончательный вердикт мы вынесем позднее. □

Automotive Components

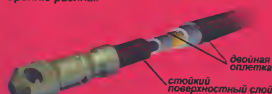
Мы не копируем,
мы делаем лучше!



FENOX Automotive Components E-mail: market@fenox.ru www.fenox.ru

Тормозные шланги FENOX

Тормозные шланги FENOX изготовлены из армированного рукава с двойной оплеткой, способного выдержать давление более 250 атмосфер. Этот рукав изготавливается на сертифицированном по ISO 9001 предприятии, соответствует стандарту SAE J1401 и используется всеми крупнейшими автопроизводителями Европы. В его производстве для увеличения долговечности и стойкости к агрессивным средам используется современная технология, позволяющая в процессе экструзии добавлять в полимерный слой рукава высокомолекулярные соединения, создающие эластичный защитный слой, препятствующий старению резины.



Анодированные штуцера с ниппелями шлангов FENOX изготавливаются на современном точном оборудовании, их завальцовка производится на автоматической линии с последующим 100%-ным контролем герметичности шланга. Кроме того, каждая партия проверяется по расширенной программе испытаний, что делает тормозные шланги FENOX абсолютно надежными.

Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, OPEL, RENAULT, FIAT, TOYOTA, MAZDA, NISSAN, HONDA и т.д., в том числе и для российских LADA, GAZ, VAZ.



ПОЛГОДА ПЛОХАЯ ПОГОДА

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Те, для кого автомобиль не просто «тачка», кто заботится о его исправной работе, наверняка не прошли мимо предлагаемых ныне суперпроникающих смазок. Само собой, этим чудо-препаратам доверяют не все, но вот насколько правы скептики? Что на самом деле могут «суперпроникающие»?

С долей условности их ассортимент можно представить в виде трех групп.

В первой – составы, которые берутся разъединить прижавшие или прикипевшие детали. Их высокий проникающий эффект почти всегда обеспечивают «легкие» нефтепродукты, а размягчают наслоения окислов ингибиторы коррозии и масла. В результате разобрать соединение можно без механических повреждений. Наша же отечественная «Автофомка» основана на водной эмульсии – проникающий эффект здесь от поверхностно-активного вещества (фото 1).

Препараты второй группы, кроме указанных выше свойств, обладают еще и способностью вытеснять воду из со-

единений и с поверхностей, что особенно важно при очистке электрических контактов и высоковольтных проводов от влаги. Уменьшается риск утечки тока и, как следствие, заметно легче пуск двигателя при высокой влажности воздуха, меньше проблем, когда на электропроводку попадает вода (фото 2).

К третьей группе отнесем составы, которые, в дополнение к сказанному, обеспечивают повышенный смазывающий (противозадирный) эффект. В них добавляют препараты на основе дисульфида молибдена, фторопласта, силикона. Назначение вполне очевидное – защита трущихся деталей (фото 3).

Конечно, применять все эти препараты можно и в целях профилактики, не дожидаясь, когда гром грянет.

Есть в продаже и составы более узкого назначения, с ярко выраженными специальными свойствами. Например, для электрических соединений и проводов системы зажигания это препараты с повышенным эффектом вытеснения влаги (фото 4) – они почти мгновенно удаляют ее из микроповрежде-

ний и тут же создают защитную пленку, предотвращающую утечку тока. Система зажигания работает эффективнее, нагрузка на аккумулятор меньше – служит он дольше.

Назовем и вовсе специфический препарат – так называемый «натяжитель» ремня (фото 5). Последний уменьшает возможность проскальзывания клинового ремня при больших нагрузках, а значит, избавляет не только от неприятного визга, но и от преждевременного износа ремня и шкивов. Мало того, позволяет не лезть в грязный моторный отсек с ключами, когда разбухнет непогода. (Некоторые производители таких препаратов утверждают, что срок службы привода увеличивается чуть ли не вдвое.) Правда, баллончиком орудовать не везде удобно – лучше было бы подавать препарат через трубочку, более адресно.

Мало-мальски опытный автомобилист знает, сколь коварна вода в бензобаке. Даже летом она создает сложности – от перебоев в работе двигателя до разрушения электрического бензонасо-



1 Суперпроникающие смазки для разъединения деталей.



2 Влаговытесняющие смазки.



3 Противозадирные смазки.



4 Влаговытесняющие препараты для систем зажигания и электропроводки.



5 Натяжитель ремня.

са и полного отказа мотора. В холодную пору добавляется еще одна беда: вода закупоривает магистрали ледяными пробками, а порой и рвет металлические трубки. Чтобы противостоять всему этому, применяют антифризы-осушители, которые призваны «связать воду», после чего она, даже попав в магистрали, должна остаться жидкой. Иногда, правда, можно услышать, что подобный «спиртовой раствор», оказавшись ненароком в цилиндрах, сорит, благо, хорошо смешивается с бензином. Что ж, проверим.

Купили два препарата – российский от фирмы ВВФ и американский STEP UP (фото 6). Каждый флакон рассчитан на 40–60 л бензина. Смешали их в рекомендованной пропорции, добавили немного воды – примерно 50 мл на 40 л бензина... и ожидаемого «связывания» (с разложением полученного продукта в топливо) так и не обнаружили. Получившийся более плотный раствор благополучно размесился внизу емкости, но сохранил полный суверенитет! Не помогло и увеличение концентрации осушителей вдвое. Так что их название вряд ли отвечает истинным возможностям. Все же полученный коктейль, хотя и не растворенный в бензине, на 18-градусном морозе не замерзал, значит, по крайней мере ледяные пробки исключены.

Представим, что с подачи бензина (в карбюратор или к форсункам) у вас все в порядке. Но все ли проблемы питания при этом закрыты? Отнюдь нет... У нас, скажем, не принято обращать внимание на то, летний бензин в баке



6 Антифризы (осушители) бензина. Прменять через каждые 1500–2000 км.



7 «Быстрый старт».

ПРЕПАРАТЫ, ОБЛЕГЧАЮЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИЮ АВТОМОБИЛЕЙ

Название препарата, поставщик, страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.
---	------------	------------

■ Проникающие смазки

Super Degreant, Elf, Франция	250 мл	75
Super Penetrant, Permactex, США	340 г	110
«Автофоска», «Технобазис», Россия	100 мл	54

■ Проникающие смазки + эффект влаговытеснения

WD-40, Англия	300 мл	100
Z-lube, Cyclo, США	414 мл	120

■ Проникающие смазки + эффект влаговытеснения + противозадирные компоненты

Rust Blaster с фторопластом, Hi-Gear, США	312 г	110
MC-60 с молибденом, NOVA, Россия	400 мл	105

■ Влаговытеснение с электрорегретов

Wire Dryer, GUNK, США	170 г	47
Ignition & Wire Dryer, Permactex, США	170 г	84
Wet Ignition start, HYCOTE, Англия	300 мл	100

■ Натяжители ремней

Belt Dressing, Hi-Gear, США	198 г	90
Belt Dressing, Permactex, США	454 г	95

■ «Осушители» бензина

Осушитель на 40–60 л бензина, STEP UP, США	355 мл	70
Удалитель влаги на 40–60 л бензина, ВВФ, Россия	325 мл	40

■ Быстрый пуск двигателя

Start Fix, LIQUI MOLY, Германия	200 мл	100
Start Up пропан, эфир, Hi-Gear, США	286 г	150
«Быстрый старт», дизельный эфир, Катру, Россия	335 мл	50

или зимний. Порой не знают об этом и на АЗС. Горячему мотору, действительно, «все равно». А вот зимний пуск холодного может и не состояться: испарение «летнего» бензина в мороз слабое, рабочая смесь в цилиндрах очень бедная – искрой не зажжешь. Покрутим подольше? Если свечи уже намокли, то теперь и хилой искры нет...

Ситуация пикоробная. Что же делать? Об этом позаботились – создано немало аэрозольных препаратов, способных облегчить холодный пуск. Общее название – почти как девиз: «быстрый старт». Препараты содержат пропан, эфиры, некоторые другие легко воспламеняющиеся компоненты (фото 7). Остается только «пшикнуть» в полость воздушного фильтра, и двигатель можно пустить легко. (Исключение – «залитые» при неграмотных попытках пуска свечи.)

В связи с этим еще об одном, к препаратам отношения не имеющем. На впускных двигателях добраться к фильтру сложнее. Некоторые в преддверии холодов заранее делают в корпусе или крышке отверстие, которое при работе мотора закрывают пробкой. Например, колпачком от штуцера прокачки тормозов.



ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР

АЛЕКСАНДР ИВАНОВ, ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР «АВТОПЛАНЕТА»

Есть люди, у которых жажда необычного в крови. Выбрав себе автомобиль, кто-то уже на следующий день начинает прикидывать, как бы его затюнинговать!

Старожилы еще помнят выставленные коврами «Жигули» и «двадцать первые» «волги» с кистями на стеклах. Сегодня владельцы примеряют свою фантазию уже к иномаркам. В России не первый год процветает доморощенный тюнинг – прибыльным делом занимаются и частные умельцы, и мелкие сервисы.

Как правило, требования клиента весьма туманны: «Хочу, чтоб машина валяла и в поворотах не кренчилась!». Спрос породил предложение в виде некоего «джентльменского набора», установить который можно за один день (клиент не ждет!) почти на любую машину. Посмотрим, что он включает и что из него получается.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

Первым на свалку отправляется штатный воздушный фильтр, уступая место так называемому спортивному – «нулевого» сопротивления. Цена вопроса – 300–400 долларов вместе с работой. Производители фильтров заверяют, что установка их поднимает мощность на 1–2%. Но что это для клиента? Вот пообещав 5–10%, легко заставить его расстаться с такой суммой – при том, что на деле прибавка может обернуться потерей!

Чем плотнее топливовоздушная смесь, тем больше ее удается «затолкать» в цилиндры. Поэтому в двигатель выгоднее подавать охлажденный, а не подогретый воздух. Это обеспечивается соответствующим расположением штатного воздухозаборника. Спортивный же фильтр не шибко грамотные установщики помещают там, где удобнее и где он лучше смотрится: прямо под капотом, позади горячего радиатора. Результат? Весь ожидаемый выигрыш в связи с уменьшением сопротивления плотностю смеси. Лишь у немногих моделей фильтров есть металлический корпус с патрубком, который можно соединить со штатным воздухозаборником или вывести в холодное место. Да и эту возможность установщики зачастую не используют – невдомек им.

Другая проблема – герметичность соединений. Фильтры выпускают с крупными присоединительными патрубками различного диаметра, жесткими или мягкими. Специальные переходники для различных моделей автомобилей весьма дороги – на складе про запас их никто не держит. Да и не заказывают – клиент ждать не хочет! Поступают просто: отпиливают часть впускной трубы, нахлобучивают фильтр и затягивают хомутом. Такой монтаж, пусть даже с резиновым переходником, зачастую не обеспечивает герметичности. Первой жертвой в этом случае оказывается

дорогой датчик массового расхода воздуха. Не ждите, что его заменят по гарантии! Да и вернуть первозданный вид препарированному выпуску не удастся, разве что снять с другого автомобиля.

Наконец, модифицируя впускную систему, доморощенные установщики невольно изменяют ее резонансные настройки, которые для современных двигателей подбирают специально. Шансов угадать с переделкой фактически никаких.

Не забудьте, что «нулевой» фильтр нуждается в регулярном обслуживании – промывке и пропитке. Без этого через 30–40 тыс. км его сопротивление уже скажется на работе мотора. Но вот парадокс: фильтры раскупают, а специальные жидкости для ухода за ними почти не используются спросом. «Планы спортсмены» не хотят руки марать?

ПРОМЫВАНИЕ МОЗГОВ

Следующий подопытный – блок управления двигателем. «Российский» вариант тюнинга немыслим, а его себестоимость – почти нулевая: в программаторе «перешивают» таблицу расчетных коэффициентов – данные, на которые ориентируется программа при расчете длительности впрыска. Простенький компьютер справляется с задачей за считанные минуты. Но с водой вытекают и реbenка: случись неполадки – фирменная диагностика окажется бессильной. Так, «перепрошитый» блок управления «Рено» вообще не опознается диагностическим прибором, даже датчики не проверишь. В дилерском центре проблему решают, временно подключив новый блок. А заезжать на сервис любителям чип-тюнинга приходится нередко. Например, для чистки закоксовавшихся форсунок: смесь стала богаче, нагара – больше!

«Правильный» вариант чип-тюнинга предусматривает установку заводского блока управления. Но, например, для «Рено» его цена – несколько сотен долларов. Измененная программа управления снимает ограничения по экономичности и экологическим требованиям. Это немного улучшает «низ» и «верхи» двигателя – там, где он был ранее наиболее «закат». При этом блок нормально работает с диагностическими программами и, конечно, находится на гарантии.

ПРЯМАЯ КИШКА

Как профессионалы настраивают впускную систему, журнал уже писал (ЗР, 2003, № 1, с. 126). Гаражные умельцы не отягощены тонкостями физики и специальной аппаратурой. «Горшки»



Воздушные фильтры «нулевого» сопротивления подбирают в зависимости от объема двигателя и присоединительного диаметра впускной трубы. Бескорпусные фильтры позади горячего радиатора – красивая игрушка и выброшенные деньги.



Корпусный спортивный фильтр нужно соединить со штатным воздухозаборником или вывести шланг в холодное место. Но до таких «тонкостей» руки не дошли.

выбирают по диаметру отрезка и их габаритам. Глушители с трубами не пользуются большим спросом. И дело не столько в чуть большей цене; примерно те же 100 долларов сварщик возьмет за подгонку по месту универсального бочонка. Массовый клиент хочет все и сразу, поэтому на складе только самый ходовой товар.

Заменив лишь оконечный глушитель, ни о какой волновой настройке говорить не приходится. Прибавка мощности сравнима с эффектом от спортивного фильтра. Другое дело, если одновременно меняют резонатор и ставят выпускной «паук» из сходящихся попарно труб (четыре-две-одна). Тут прибавка достигает 4–6%. Но такую систему уже придется заказывать, да и цена – примерно 1000 долларов – заставляет призадуматься.

Этим обычно и ограничивается «джентльменский набор» для двигателя иномарки. Спортивные распредвалы, разрезные шестерни привода ГРМ, другие головки, поршни и шатуны требуют уже более серьезных вложений и высокой квалификации мастера. Да и кто оценит? Недаром Портос расстил сломя голову золотом только спереди!

НОГИ ШИРЕ ПЛЕЧ

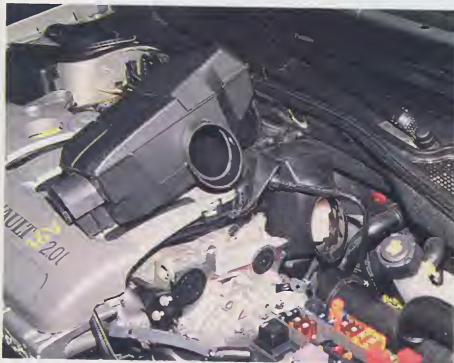
Работу над «осанкой» принято начинать с установок новых амортизаторов. Какие выбрать? Газовые жестче, значит лучше – так рассуждают многие. Им невдомек, что жесткость газовых, точнее, газонаполненных амортизаторов – следствие, но не цель. Действительно, они лучше приспособлены к работе в спортивных, нагруженных режимах, так как газ под давлением препятствует вскипанию жидкости (вспененная, она перестает эффективно работать). А чтобы вскипание исправные амортизаторы даже на наших дорогах, надо быть Мякиным или Шумахером. Многие, поездив на рычащей «табуретке» недельку-другую, просят вернуть нормальную машину. После зубодробильной подвески начинаешь снова ценить комфорт, да и

управляемость вроде не стала хуже. Особенно если шины подкачать...

Кстати, о шинах. Широкие лапты смотрятся эффектно, но машина больше рыскает в колеях. Выше и риск аквапланирования, хуже сцепление на льду, так как удельное давление на дорогу снижается. Ведь на заводе шины подбирают исходя из массы автомобиля. Колеса с нештатным (меньшим) вылетом, торчащие из-под крыльев, в полтора-два раза снижают срок службы подшипников ступиц, не говоря об управляемости – углы обкатки уже не те. Еще хуже проставки для расширения колеи: погрешности изготовления деталей (ступицы, проставки и колеса) складываются, и не всегда удачно. Не исключено, что отбалансировать такой конгломерат будет непросто.

А вот распорка между чашками стоек действительно полезна. Она увеличивает жесткость кузова на кручение, а значит, улучшает управляемость без каких-либо отрицательных последствий. И задно разгружает силовые элементы, отдавая начало развития трещин. Кстати, это, пожалуй, самый дешевый элемент «джентльменского набора».

Подсчитав стоимость эрзац-тюнинга в разных раскладах, сравните ее с ценой заводской заряженной версии. Невольно задумаешься: зачем изобретать плохой велосипед, когда за те же деньги можно купить хороший? И правда, вместо того чтобы вкладывать деньги, скажем, в эксперименты с массовым «Рено-Символ», почему бы не присмотреться к двухлитровому «Клио Спорт»: ведь и двигатель, и подвески настраивали заводские инженеры. А 220 км/ч и 7,4 с до сотни – вам мало? □



У «Рено-Меган» воздухопроводы овального сечения. Герметично подсоединить к ним фильтр с круглым патрубком (даже эластичным) без переходника невозможно.



Имплантация «универсальных» глушителей не всегда проходит гладко: то кронштейн не выдержал нового изгиба, то сварной шов проржавел.



На Вазе:

СЕРГЕЙ ЧУВИЛИН	отдел функциональных испытаний (1)
ВЛАДИМИР КОРМЯГИН	отдел испытаний электрооборудования (2)
АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО	отдел доводки трансмиссии (3)
НИКОЛАЙ ПОБЕРЕЖНЫЙ	лаборатория светотехники (4)
ВЛАДИМИР СЕМАКОВ	отдел доводки ходовой части (5)
ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН	отдел доводки двигателя (6)



1. На «Ниве» ВАЗ-21214 загорелась лампочка «проверь двигатель». Специалисты на СТО определили код неисправности — «1128», но никто там не знает, что это такое...

Код «P1128» означает бедную топливовоздушную смесь в режиме частичных нагрузок. Контроллер пытается ее обогатить, но сигнал датчика кислорода остается в диапазоне напряжений, указывающих на обедненный состав. Дойдя в регулировке до определенного порога, контроллер записывает в память ошибку.

Это может быть вызвано пониженным давлением в топливной системе, неисправностью датчиков кислорода, массового расхода воздуха, форсунок. Расшифровка кодов диагностики системы топливopодачи P1123, P1124, P1127, P1128, P1136, P1137 есть в картриджах тестера DС1-2 для ЭСУД с контроллером МР 7.0 Евро II, начиная с версии 3.03, и во всех картриджах «Комби».

2. На ВАЗ-2111 при включении омывателя начинают работать щетки, царапают стекло, а поступление воды заметно запаздывает. Особенно это выражено на заднем стекле. Что это: неисправность или так задумано?

На «Жигулях» омыватель и щетки стеклоочистителя включались отдельно. Это позволяло перед включением щеток сначала смочить стекло. Стремясь упростить управление системой, начиная с семейства «Самары», подачу воды объединили с кратковременным включением щеток стеклоочистителя: электродвигателя насоса омывателя и стеклоочистителя включают одним

движением рычага. Поскольку прокачка жидкости по трубкам требует какого-то времени, подача воды несколько запаздывает. Особенно заметно это в работе стеклоочистителя заднего стекла «самар» и ВАЗ-2111...2112, так как насос и форсунку омывателя разделяет расстояние в несколько метров. Из этого следует, что задержку подачи воды здесь нельзя считать неисправностью.

На автомобилях более высокого класса часто применяют специальные схемы, задерживающие срабатывание щеток при включении омывателя. Это усложняет и удорожает автомобиль.

3. Пятая, повышающая передача, как известно, позволяет экономить топливо. Возможно ли четырехступенчатую коробку «Жигулей» оснастить пятой передачей?

Такая операция возможна, но очень трудоемкая и затратная: при серьезном подходе к делу, кроме установки деталей пятой передачи, потребуются еще замена и ряда других деталей: картера коробки передач, вторичного и промежуточного валов, механизма выбора передач и штоков. К тому же в этом случае нередко устанавливают новые подшипники, вилки, синхронизаторы и т. д. В результате придется потратить примерно столько же, сколько стоит новая коробка.

4. Лет 15–20 назад дискутировался вопрос об оснащении автомобилей поляризованными фарами и ветровыми стеклами, что исключало бы ослепление водителей при встречном разъезде в темное время. Как обстоят дела в настоящее время?

Да, такое предложение в свое время активно обсуждалось. Вкратце суть его заключалась в поляризации света при прохождении через ветровое стекло и стекла фар во взаимно перпендикулярных плоскостях. Это на самом деле исключало бы ослепление водителей светом встречного транспорта. Однако внедрение такого решения сдерживается по двум причинам. Первая — технико-экономическая. Поляризованные ветровые стекла и стекла фар из-за сильно пониженного светопропускания потребуют увеличения яркости света ламп как минимум в 4–6 раз. Чтобы решить эту проблему, надо оснастить все автомобили мощными газоразрядными лампами, например ксеноновыми, которые значительно дороже применяемых ныне. Но гораздо сложнее вторая, организационная проблема. Потребуется пересмотр международных требований к светосигнальным

приборам, не говоря уже о том, что переход на эти технологии должен быть фактически одномоментным. Иначе водители автомобилей с поляризованными фарами не будут защищены от ослепления светом обычных фар, а остальные (с обычными стеклами) подвергнутся еще более сильному ослеплению ярких поляризованных фар.

5. У меня ВАЗ-2111 выпуска 1999 года. Слышала, что у этих же автомобилей последних лет выпуска передаточное отношение рулевого механизма меняется при повороте руля, облегчая парковку. Можно ли такой установить на мой автомобиль?

На ранних автомобилях «десятого» семейства ставили рулевой механизм 2110-3400010-20 с рейкой 2108, имевший постоянное передаточное отношение в зацеплении. Позже он был заменен механизмом 2110-3400010 с переменным передаточным отношением, который позволил на 5–15% снизить усилие на рулевом колесе при больших углах поворота. Новый механизм можно установить взамен старого, но это потребует замены промежуточного рулевого вала. Со старым механизмом совместим вал 2110-3401092, а при установке нового потребуются вал 2110-3401092-10.

6. Чем вредно превышение или занижение уровня масла в картере двигателя ВАЗ?

Если уровень масла в картере выше положенного, увеличивается его выброс через систему вентиляции картера. Например, на изношенном двигателе ВАЗ-2111 превышение уровня «таха» на 5 мм может увеличить унос в десять раз, вплоть до «залповых» выбросов значительного количества масла. На двигателях с ЭСУД из-за этого может засориться измерительный элемент датчика массового расхода воздуха, что приведет к сбоям в его работе. Впрочем, на деле для отказа датчика нужно, чтобы он просто купался в масле.

Кроме того, при высоком уровне масла противовеса коленчатого вала достают до него — и вспенивают. А вспененное газомасло, оно нарушает работу гидроэлементов двигателя — стучат гидроподкатители или гидропоры газораспределительного механизма.

Если уровень масла низок, существенно растает его температура, ускорится старение (быстро срабатывают присадки). Больше расход на угар. Длительная езда при высоких нагрузках может привести к повреждению шатунных вкладышей.



На ГАЗе:

АЛЕКСЕЙ ЛИПАН

информационно-аналитический
отдел УКЗР (1)

ЮРИЙ ШАЛАЕВ

КУ шасси (2)

АЛЕКСЕЙ ЖИТНЯКОВ

КУ трансмиссий (3)

ВЛАДИМИР ДАВЫДОВ

отдел грузовых автомобилей
(4)

1. В различных СМИ проходила информация, что заводская гарантия на кузовы ныне выпускаемых моделей «Волги» теперь составляет 6 лет. Правда ли это? Если так, то почему не отражено в сервисной книжке?

В последние годы ГАЗ заметно увеличил долговечность кузовов легковых автомобилей, прежде всего коррозионную стойкость. В производство были внедрены катафорезная грунтовка кузова, обработка днища кузова и арок колес, обработка скрытых полостей кузова консервирующими материалами Wuxol или Merkazol. Все это, вместе взятое, позво-

лило довести коррозионную стойкость кузовов «Волги» до европейского уровня. Но ОАО «ГАЗ» не дает отдельной гарантии на кузов, она распространяется на автомобиль в целом.

2. Требуется снять на «Соболе» маятниковые рычаги передней подвески. Можно ли это сделать, не демонтируя всю подвеску? Я пытался, но мешают лонжероны кузова.

Да, возможно. Для этого отвертываем верхнюю гайку оси маятникового рычага и съёмником, перемещая ось вниз относительно поперечины подвески, снимаем рычаг с конической поверхности оси. Если нет съёмника, воспользуемся монтажной лопаткой. С ее помощью распирают нижнюю полку лонжерона рамы и — через прокладку из мягкого металла — торец верхнего резьбового конца оси маятникового рычага. Рычаг, снятый с оси, легко демонтируется.

3. В руководстве по обслуживанию «Волги» (1997 год) сказано, что первую смену масла в редукторе заднего моста делают при пробеге 60 тыс. км. Названы марки масла — ТАД-17 или «Омский Супер Т». Но первое, я слышал, уже давно не производится, а

второго не встречал в продаже. Нет ли сегодня какой-нибудь замены?

В мостах автомобилей «Волга», «Газель», «Соболь» допущены к применению следующие трансмиссионные масла. При температуре от -25 до +40°C: «Супер Т-3» (ТМ-5), SAE 85W90 ТУ 38.301-19-62-2001 (ОАО «Сибнефть-ОМПЗ», Омск); «Девон Супер Т» (ТМ5-18) ТУ 0253-035-00219158-99 (ПО «Нафтан», Новополоцк, Белоруссия); «Уфалюб Унигран» ТУ 0253-001-11493112-93 (ОАО «Уфанефтехим», Уфа). При температуре от -40 до +25°C: «Лукойл ТМ-5» SAE 75W90 ТУ 38.601-07-23-02 (ОАО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез», Кстово, Нижегородская область).

Вся информация о трансмиссионных маслах приведена в Руководстве по эксплуатации автомобилей «Волга», «Газель» и «Соболь» 2003 года выпуска.

4. Можно ли оборудовать ГАЗ-5312 кабиной от ГАЗ-3307? Это же фактически один автомобиль.

Простота такой замены обманчива. Потребуются серьезные изменения, которые затрагивают раму, подвеску кабины, бамперы, рулевое управление, привод акселератора, бензобак, топливopровод и другие узлы.

На правах рекламы



- Универсальные полусинтетические и минеральные моторные масла предназначены для смазки современных бензиновых двигателей, включая двигатели с впрыском топлива, легковых автомобилей, требующих эксплуатационного уровня по API типа SH/CF.
- Рекомендованы к применению во всех моделях автомобилей ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, АЗЛК, СаАЗ. Масла «Славнефть» поставляются на главный конвейер АВТОВАЗа для первой заправки автомобилей.
- Масла серии «Люкс» по своему уровню качества API SH превышают требования АВТОВАЗа к современным двигателям (SG). Отлично зарекомендовали себя при использовании для смазки двигателей зарубежных автомобилей, требующих эксплуатационного уровня по API типа SH/CF.
- Масло «Славнефть Люкс-2» награждено Серебряной медалью «For high quality. New millennium» («За высокое качество. Новая эра») в рамках международного проекта «Golden Galaxy» (Организаторы проекта: Американско-Российская (ARCCI) и Американско-Евразийская (AECC) торгово-промышленные палаты).



Преимущества:

Обладают высокими противокоррозионными свойствами и термической стабильностью. Предотвращают образование высоко- и низкотемпературных отложений на деталях двигателя. Обеспечивают работоспособность двигателя при длительном сроке эксплуатации за счет улучшенных антиокислительных и моющих-диспергирующих свойств. Имеют хорошие вязкостные свойства и обеспечивают надежную защиту поршневой группы и других элементов двигателя от износа.

Защищают детали двигателя при «холодном» запуске.

Обеспечивают надежную защиту дизелей в тяжелых условиях эксплуатации и при работе на сертифицированном топливе благодаря высоким противоизносным свойствам.

МОТОРНЫЕ МАСЛА

Славнефть Люкс-2
SAE 5W-40 API SH/CF

5 л, 4 л, 1 л

Славнефть Люкс-4
SAE10W-40 API SH/CF

5 л, 4 л, 1 л

Славнефть Люкс-5
SAE15W-40 API SH/CF

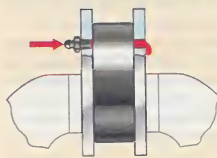
5 л, 4 л, 1 л

По вопросам приобретения оптовых партий обращайтесь: ОАО «НГК «Славнефть»: (095) 777-7248, дистрибутор по Москве и Московской области ЗАО «Русойл-Москва»: (095) 363-15-86, филиал ЗАО «Русойл-Москва» в Санкт-Петербурге: (812) 970-00-52.

Если вы хотите, чтобы к ногам пассажиров на заднем сиденье поступал **больше теплого воздуха** («печки»), установите в тоннель-воздуховод возле рычага ручного тормоза вентилятор от компьютера. Самый маленький на 12 В размещается без подгонки. Провод питания подсоедините к выключателю штатного вентилятора или к дополнительному выключателю.

Г. БАДАЕВ, МОСКВА

При замене диска сцепления обнаружил, что в выжимном подшипнике почти нет смазки. Я хорошо промыл его и надежно заполнил смазкой при помощи двух пластин из оргстекла, тисков и шприца. В пластинах просверлил по отверстию и вернул в одно из



них пресс-масленку. Совместив ее с зазором между кольцами подшипника, зажал его и пластины в тиски (см. рис.) и шприцем нагнал смазку, пока с другой стороны она не стала выходить наружу.

А. КАЛИНИН,
ТОМСКАЯ ОБЛ., СЕВЕРСК

Металлические крылья-брызговики на большинстве прицепов к легковому автомобилю на удивление недолговечны. Погнутые, подпаянные, ржавые, они не украшают и без того малопривлекательный вид тележки.

Попробуйте заменить их пластиковыми подрыльниками, предназначенными для задних колесных ниш легковых автомобилей (например, «Жигулей»). К борту кузова прицепа подрыльник прикрепите саморезами, а нижние (переднюю и заднюю) отбортовки укрепите уголками-косячками в соответствии с вашими техническими возможностями. Такие крылья не бояться царапин, коррозии, без последствий выдерживают довольно сильные удары. При этом легко заменяются, не слишком дороги и менее травмоопасны, чем металлические.

Г. ЩУКИН, УЗЛОВЯ



Лучшим советом этого номера признана находка Сергея БАРАНОВА — простой и дешевый способ очищать форсунки.

ВАЗ-21102 стал «троить» двигатель и увеличился расход топлива. Требовалось промыть форсунки. Залить в бак специальную жидкость? Есть опасность «заваламуть» отложения и забить систему впрыска. Тогда попробовал очистить их по-своему.

Снял рампу, извлек из нее форсунки. К разъему форсунки через выключатель (кнопку) подвел питание от аккумуляторной батареи. Из аэрозольного баллончика прыскал во входное отверстие форсунки жидкость для

промывки карбюратора, одновременно включая кнопку питания. Игла приходила в движение и очищалась вместе с седлом от отложений.

Промыв форсунки, установил их на место. Двигатель стал работать как новый, мощность и тяговитость выросли, выхлоп стал чище, расход топлива пришел в норму. Вся работа заняла менее двух часов. Сейчас этим приспособлением пользуюсь друзья.

С. БАРАНОВ,
МОСКОВСКАЯ ОБЛ.,
ПОС. БАРБИХА

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Очистить форсунки наиболее эффективно и полно позволяет специальный стенд. Однако стоит эта операция недешево, да и доступна не везде. Рукастым по-

дойдет способ Сергея Баранова. Он прост и занимает немного времени. Особенно важно отметить автором снижение токсичности.

Помог и журнал «За рулем», который выпысывал отец, а позже Сергей стал получать его сам. Затем купил десятилетний ВАЗ-2109, который опять же восстановил своими силами. Разумеется, и обслуживание и текущий ремонт делает сам, доверяя авторсервису лишь самые сложные операции, требующие спецоборудования. Таких со временем становится все меньше благодаря тому, что автор находит свои способы работы и приспособления. Одним из них он делится с читателями.

Автор получает премию 5000 рублей, а также приз от компании «Сорокинструмент» — гидравлический домкрат Froglene Jack из профессиональной серии. Он может поднять 3,5 т на высоту 560 мм, причем двухштоковый гидроджипинг способствует ускоренному подъему.



Раздельное включение омывателя и стеклоочистителя ветрового стекла менее удобно, чем совместное. При поездках в грязную погоду убедился в этом на примере своего ВАЗ-21053. Переделка не представляет трудностей, поскольку в моей машине нет очистителей и омывателей фар, а реле и проводка к ним есть. Ее-то и можно использовать, руководствуясь представленной здесь схемой.

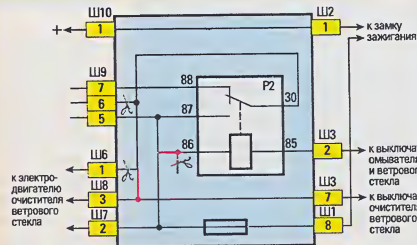
Отсоединяем «+» питания от фароочистителя и подводим его к обмотке реле, как показано на рисунке. Питание контактной группы реле перебрасываем с омывателя и очистителя фар на очиститель ветрового стекла. На работу его в постоянном и прерывистом режимах это не по-

влияет. Теперь, потянув рычаг на себя, мы одновременно моем и очищаем стекло.

Р. С. Если ваша машина оборудована очистителями фар, от кото-

рых не хотите отказываться, тот же эффект можно получить, установив дополнительное реле. Это несложная работа.

А. КУЛЕШОВ, ВОРОНЕЖ



Переделка схемы для совместного включения омывателя и очистителя ветрового стекла.

ЭТО МЫ ПРОХОДИЛИ!

Без паники, граждане! Проникнуть в автомобиль с захлопнутыми дверями умеем мы все. Но один из лучших ответов на двенадцатую задачу (ЗР, 2003, № 12) получен от Александра ИВАННИКОВА из Орска.

Когда в июне 2001 года мы показали неведущим автоладельцам, как попасть в салон запертой машины, не имея ключей, многие подвергли автора обструкции: он-де учит воров и угонщиков. Не будем столь наивны: толкового вора и железобетонные стены не остаются. А жесты или стекла автомобиля – не препятствия. Выходит, упомянутая статья была полезна в первую очередь для рассанных автоладельцев, наивно полагающих на штатные замки.

Естественно, опубликовав историю бедолаги-грибника, мы были уверены в том, что читатели с упомянутой статьей знакомы. Действительно, кое-кто решил, что опытный грибник бродил по лесу с линейкой под мышкой. (Видно, измерял грибы.) Но большинство советует воспользоваться полоской (или полосками) стали из щеток «дворников» – как в букваре. Конечно, одни описали это очень лаконично, другие подробнее, даже с картинками. Двое – только затем, чтобы напомнить номер того самого журнала: дескать, не морочьте голову! Выходит, премия их не интересует.

Более интересные доводы тех, кто считает, что портит

щетки нельзя – ехать-то придется в дождь! Предлагают выйти к дороге, а затем...

Тут два варианта. Первый – останавливать всех «жигулистов» подряд и, уговорив дать на несколько минут ключи, пробовать открыть ими свою машину. Секретность замков не слишком высока, так что шансы на успех серьезные. Второй вариант – позаниматься у кого-нибудь линейкой (так нам и пишут: «После вашей статьи многие стали возить с собой линейки!»). Правда, нынче не просто остановить незнакомого человека в безлюдном месте: народ сильно напуган разными лихоядами, а взаимовыручка уже не в чести. Ну а если это удастся, то хорошо, если ваше авто рядом, а не в глубине леса – тут не каждый рискнет своим имуществом.

Несколько умельцев эксплуатируют «вечную» тему: были бы, мол, голова и руки, а свалок в наших краях хватает. К вашим услугам железяки, куски пластмассы, проволока, строительный мусор с обломками кирпича. Не можешь открыть дверь, разбей не очень дорогое треугольное стекло в задней двери – и доступ к замку открыт. Но мы не сторонники даже такого вандализма –

если ведь и более деликатные способы.

Четверо решили, что у нас, как в театре: раз уж в задаче упомянут журнал, то должен «выстрелить»! Предлагают сложить обложку в несколько слоев, превратив в подобие линейки. Каждый утверждает, что сам так открывал замки! Скажем честно: не пробовали. А сомнения оставим при себе.

Если искать свалку лень, а разбирать щетку жалко, в ход идут другие приемы. Например, если снять уплотнитель опускового стекла, поддев подходящей щепкой, то в образовавшуюся щель уже можно ввести палочку – и воздействовать на рычаг замка.

Удивительную технологию предложил один из автомобилистов, верно заметив, что в автомобиле, особенно новом, как правило, легче всего работает механизм водительского стеклоподъемника. Бывает, нажмешь на стекло сверху вниз – и оно ошутимо опустится. Значит, проблема лишь в том, чтобы руки не скользили? Тогда действуем в следующем порядке. Грибник наверняка обут в резиновые сапоги. Остается лишь разуться – и поджечь журнал, чтобы в его пламени высушить голени-

ще. У чистой сухой резины высокий коэффициент трения по стеклу. Дальнейшее, считает автор, просто.

Но сразу два вопроса. Первый: сапог высушили, а что делать с мокрым стеклом? Второй: пробовал ли автор поджечь журнал? Даже сухой горит неважно – таковы современные материалы. Просте разжечь нормальный костер.

А если спичек нет? Где соны и елки, там и липкая смола. Натри ладони – и действуй! Вот только дождик все портит: стекло скользкое.

Одну из старинных «технологий» первым вспомнил представитель дружественного Казахстана, заодно смутит и нас, – забыли! А зря. Что может быть изящнее! Раскурив сигарету, нагреваем его стекло форточкой в том месте, где изнутри приклеен фиксатор, – он и отвалится. Остальное описывать не нужно. Еще несколько писем об этом же – из России. Авторы утверждают, что не раз открывали двери ВАЗ-2104 этим способом. Так и хочется воскликнуть: «Ну вы, ребята, даете!» Ведь у «четверки», как и у «пятерки», стекла передних дверей цельные!

Наконец, отметим тех, кто легко снимает стекло палой двери и проникает в салон. Ехать можно и без стекла, а уж дома встaviши.

Итак, жюри премирует Александра Иванникова, всесторонне рассмотревшего поставленную проблему и предложившего несколько решений. □

ЗАДАЧА ПЯТНАДЦАТАЯ

РАЗ, ДВА... ВЗЯЛИ

Субботнее утро. Мотор «семерочки» мягко урчит. За рулем ваш покорный слуга, справа – старший сын. Жена и младший сын. Ура! Едем в деревню! Настроение – под стать погоде: легкий морозец, яркое мартовское солн-

це, серебряный иней на березках и елках... Но праздник, увы, не вечен. Часа через два повалил снег, завыжило. Когда свернули к знакомой колоколенке, забуксовали. Началось русское «еще взяли... еще дернем!». Наму-

чились изрядно. И тут я обнаружил странную вещь: при оборотах выше 2000 сцепление не выжимается! Педаль, как кол, стоит. Домой ехали скромно – о «спортивных» разгонах пришлось забыть.

Короче, отдал я машину в автосервис. Там кое-что заменили. Сейчас все работает нормально. Угадайте, бывалые, что же происходило?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 10 апреля 2004 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

СЕГОДНЯ КРИТИКУЕМ БЕЗЛИКИЕ СТАТЬИ И МАНЕРЫ НАЧАЛЬСТВА, РАССКАЗЫВАЕМ ПРО АВТОМОБИЛЬ «ИВАШКА», СРАВНИВАЕМ «ХЕНДЭ» С ТЕЛЕВИЗОРОМ...

После того как по первому каналу показали большого московского начальника, едущего по Москве, предлагаю тему ремней безопасности больше не обсуждать. Прекрасно было видно, что его машины ими не пользовался никто.

ЕЗДОК

Вышел из автомобиля перед очередной пешеходной зоной старинного центра литовской столицы и страшно рассердился, увидев под окном сувенирной лавки мотоцикл «Урал». Как его сюда пустили?



Однако вскоре все разъяснилось – мотоцикл оказался цветочной клумбой! Хозяйка решила продлить активную жизнь долго и исправно служившему им аппарату, и теперь «Урал» вновь «работает»: привлекает в лавку посетителей.

ИГОРЬ ЛАВРЕНОВ,
ЕКАТЕРИНБУРГ

Никогда не писал в прессу, но, как говорится, нахпел! Последней каплей было письмо Александра из Москвы в декабрьском номере. Я-то по наивности думал, что люди «поворотники» не включают по забывчивости, а оказывается, что маневры на дороге – личное дело Александра и таких же «отморозков за рулем». Дай им волю, они и «стоп» отключат.

Когда вижу таких на столбах и КамЗах – не плачу. Уж извините за откровенность.

ОЛЕГ, СМОЛЕНСК

Вы, конечно, хорошо там устроились – по заграницам ездите, фото красивые делаете... Только вот почему из всего этого стейфки-то такие безликие получаются? Выходит, что кого пошлют «на дело», тот и герой – так что ли? А свое-то лицо где? Сделайте, как я – замажьте мазюкалкой фамилии авторов, а потом сами же попробуйте разобрать, кто чего писал. А еще лучше – конкурс объявите: «Угадай автора!». Я лично берусь угадать максимум двоих, ну – троих... И еще – а чей-то у вас в списке столько народу, которые вообще ничего не пишут? «Все животные равны, но некоторые равнее» – так что ли? Ладно, не обижайтесь – я же вас все равно читаю.

АЛЕКСАНДРА, ВОЛОГДА

Первое мое знакомство с «Вектрой» состоялось в июне прошлого года. После этого был уверен – следующий мой автомобиль будет опять «Вектра», только с мощным мотором. И я нашел ее! Синяя. Хэтчбек. В-образная «шестерка» объемом 2,5 литра мощностью 170 л. с. Максимальная скорость – 230 км/ч. Под стать ей пришелся легкий тюнинг хромированными деталями – радиаторная фальшрешетка, накладка на локот бензобака и т. п. Машины они не испортили, а лишь подчеркнули ее спортивный характер. Цена – заманчивая: 7200 долларов. Это объясняется скорее нежеланием платить большой транспортный налог – в Ростовской области он за машины от 150 до 200 л. с. составляет 30 рублей с «лошади», а в результате – 5100 руб. в год. Не



мало. Но машина того стоит – я с улыбочкой смотрю, когда меня пытаются догнать модель вазовского семейства...

К сожалению, я нигде не запечатлел вместе с моим авто, поэтому посылаю фото своей жены. С уважением,

БУХАНЦОВ ВАСИЛИЙ, ШАХТЫ
РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

НЕ ХУЖЕ ТЕЛЕВИЗОРОВ

СЕРГЕЙ ЛОГИНОВ, ЙОШКАР-ОЛА

Случай выгодно приобрести «корейца» – Hyundai Lantra – представился в 2002 году, когда о покупке автомобиля, тем более иномарки, я даже и не задумывался (когда-нибудь в будущем настраивался подкопить на «Гольф III»). Долго взвешивал все «за» и «против». В Республике Марий Эл мнение о «Хенде» как-то не сложилось. Машины такие можно пересчитать по пальцам, хотя в соседнем Татарстане (от Йошкар-Олы до Казани – 160 км) эту марку давно оценили по достоинству. Имеется автосалон и станция технического обслуживания.

Мне достался автомобиль 1995 года в комплектации GLS с 1,5-литровым двигателем, механической коробкой, гидроусилителем руля, регулируемой по высоте колонкой, центральным замком, электрическими стеклоподъемниками, подушкой безопасности водителя и ABS. На мой взгляд, такая комплектация оптимальна, чтобы на собственном опыте оценить преимущества управления современным иностранным автомобилем.

Поскольку машина подержанная, залил свежее моторное и трансмиссионное масло, тормозную жидкость, поставил новые передние тормозные колодки. Руководствуясь рекомендациями журнала, поменял весь комплект ремней, а также ролик-натяжитель ремня ГРМ. Думаю, не зря: при осмотре старых ремней гидроусилителя и генератора обнаружил на них поперечные трещины. Все расходы на запасные части и стоимость работ на фирменной СТО в Казани приведены в таблице.

Личные впечатления таковы. «Лантра» – типичный городской автомобиль, в том смысле, что глубокие ямы и овраги в тод него. Высокие бордюры тоже преодолевать не стоит. Эдакий автомобиль для интеллигентного человека, желающего подчеркнуть свой статус, но несколько ограниченного в финансовом плане. Вместительный: с комфортом размещаются четыре человека выше среднего роста, при этом колени заднего пассажира не упираются в спинку переднего сиденья. Ну а если потесниться, то и третьему пассажиру найдется сзади достойное место. Производитель позаботился и о пассивной безопасности: внутри каждой двери, примерно посередине, имеется горизонтальная стальная труба внушительного сечения.

Место водителя продумано. Очень удобен подлокотник с боксом внутри: опираясь на него, рука сама собой ложится на рычаг переключения передач. В меру жесткое сиденье плотно принимает седока в объятия. Органы управления просты и понятны.

Двигатель – восемь клапанов, 63 кВт/86 л. с. – уверенно тянет на любых оборотах. Сторонникам спокойного стиля вождения он придется по душе. По трассе как-то позволил себе разогнаться до 160 км/ч и обнаружил, что для мотора это еще не предел. Расход топлива на шоссе 5–7 литров на 100 км.

Из минусов, пожалуй, стоит отметить размер колес – 13 дюймов для солидного автомобиля с немаленькой базой явно маловато. Жесткая подвеска ловит неровности дорожного покрытия, но не препятствует раскату. При аккуратной езде, надеюсь, прослужит долго.

Довольно живучим оказался аккумулятор. Легкомысленно оставленный под нагрузкой морозной зимой, он полностью разрядился. Плотность упала, а оставшаяся вода замерзла, так что корпус стал похож на боченок. Отогрел, залил свежий электролит, зарядил, и батарея трудится как ни в чем не бывало.

...Как-то остановил меня сотрудник ГИБДД и спросил: «Неужели корейцы умеют делать автомобили?». Должен констатировать: да, умеют и неплохо. Сейчас ведь никто не задает вопрос: умеют ли делать корейцы телевизоры, компьютеры и другую бытовую технику? Идут и покупают.

Полностью согласен с мнениями, высказанными в ЗР: корейские автомобили уверенно завоевывают симпатии в мире. □

ЗАТРАТЫ НА ПОДГОТОВКУ К ЭКСПЛУАТАЦИИ «ХЕНДЭ ЛАНТРА» 1995 г. в.

Материалы, работы	Стоимость, руб.
Моторное масло BP Visco 5000, 4 л	788
Фильтр масляный	202
Замена масла в двигателе	150
Промывка	110
Масло трансмиссионное Mobile 1, 75W/90, 2 л	700
Замена масла в коробке	150
Очистка воздушного фильтра	100
Антифриз Ravolyn, 1 л	54
Ремень привода ГРМ, 1 шт.	445
Ролик натяжителя ремня ГРМ	336
Ремень привода генератора Good year	253
Ремень привода гидроусилителя JC	175
Замена ремней и ролика	1000
Тормозная жидкость, 1 л	295
Замена тормозной жидкости	250
Колодки переднего тормоза, 1 комп.	1040
Замена передних тормозных колодок	400
Диагностика жидкой	250
ИТОГО	7298



Всегда хотел иметь именно ГАЗ-21 – как только такая возможность появилась, я ее использовал. Купил машину образца 1961 года – проехал километров сто и понял, что ездить на таком не смогу: надо «шаманить»... А когда друзья узнали, чем я занима-

Прочитал в ЗР, 1997, № 10 статью «Горбатый становится мстителем» и потерял покой – так захотелось самому сделать что-то необычное. Приобрел «ащик на колесах» – ЛуАЗ-969М, назвал его «Ивашка». И... приступил к безжалостной разборке! Подробности опускаю – в общем, через месяц на автомобиле стоял двигатель ВАЗ-2103, затем – щиток приборов от 2107, проводка от 2121, самодельное «торпедо»... Но самым трудным оказался внешний дизайн: по вечерам рисовал эскизы, мучился... Однако неожиданно помог ЗР – у меня скопилось более 200 экземпляров. Если раньше материалы по аэросалону и новым автомобилям просто пролистывал, то теперь стал вчитываться. В итоге кузов получил жесткий верх и удлинился на полметра, капот возник из фрагментов ВАЗ-2107 и «Урал-375», правую дополнительную дверь изваял самостоятельно, сиденья переднего ряда позаимствовал от «Мазды». Фары оборудовал гидрокорректором, в задней части салона установил дополнительный жидкостный отопитель, подключенный к центральной системе охлаждения... Все же даже не упомяну, потому что автомобиль – это «Клондайк» для тюнинга.

Впрочем, это все цвочки, а вот с бумажками

я, кому мне потянулась всевозможная информация: советы «волгарей», книга по ГАЗ-21, материалы сайта «ГАЗ-21 – лучший автомобиль всех времен и народов». Цвет кузова выбирал месяцами, никак не мог решиться. Но когда в ЗР увидел «Волгу» бело-синего цвета, то сразу понял – ОНО!

При езде на этом автомобиле получаю удовольствие. Много предложений по обмену и продаже, но разве с такой машиной можно распрощаться? Нет, потому как люблю!

**ВИКТОР КРЕСТЬЯНИКОВ,
БРАТСК ИРКУТСКОЙ ОБЛ.**

ми... Завод-изготовитель прислал мне эксклюзивное положительное заключение для оформления и постановки на учет – я ему бесконечно благодарен. А вот местная ГИБДД проект зарубила, заявив, что это – «Запорожец», то есть иномарка. Обратился в Москву – в НАМИ: вновь получаю положительное заключение! А дальше – опять... Никакие материальные проблемы нельзя сопоставить с тратой нервов – легче купить готовый автомобиль. Номера и ПТС получал девять суток!

В заключение хотел бы повториться. Мой «Ивашка», он же – «Мираж», является воплощением моей и вашей работы одновременно. Вы – на своем месте, я – на своем. Спасибо «ЗАРУЛЕМ»!

ДМИТРИЙ МИРОНОВ, САМАРА



С МАРТОВСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ «ЗАРУЛЕВСКОГО ПОЧТАМТА» РАБОТАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

P.S. По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru

ПОД ДЕВИЗОМ РИМЛЯН

ВЛАДИМИР АРКУША. ФОТО ИЗ АРХИВА ЛЬВА ШУГУРОВА

Недavno мы встретились на презентации альбома художника Александра Захарова. Опираясь на руку жены, в зал вошел молодой человек. «Шугуров!» — прошепстало из уст в уста. Да, имя крупнейшего автомобильного журналиста-популяризатора здесь знал каждый. Представление альбома своего коллеги Лев Михайлович закончил коронной фразой: «Я сделал все, что мог — и пусть тот, кто сумеет, сделает лучше!».

Эти слова адресовались художнику, но они остаются девизом самого Шугурова на протяжении всей его жизни. Будь то школьные годы, когда, уже влюбленный в автомобиль, он старательно записывал их по памяти. (Фотоаппарат — слишком дорогая игрушка для мальчика, который рано лишился отца.) Те альбомы с рисунками Лев хранит по сей день.

Будь то годы студенчества, когда он избрал темой курсового проекта в МВТУ подвеску микроавтомобиля с пластиковым кузовом. Машину демонстрировали на ВДНХ; она сохранилась и ныне обретается в запасниках Политехнического музея. Будь то работа на МЗМА (так раньше назывался столич-

ный АЗЛК), где Лев не только компоновал голочные машины будущих чемпионов СССР, но еще проектировал и строил двигатель... для советского болида формулы 1!

А вскоре (точнее, в 1967-м) обосновался в редакции журнала «За рулем», где уже давно сотрудничал. Не считать опубликованных им статей, заметок, брошюр. Больше всего места журнал уделял отечественной технике, причем не только автомобильной, но и мотоциклетной. Популяризацию зарубежных новинок в те годы не очень-то приветствовали. Тем не менее обзоры международных автосалонов стали фирменным блюдом Шугурова: не выезжая из редакции (на какие деньги?), он ухитрялся создавать у читателей иллюзию своего присутствия во Франкфурте и Женеве, давая убедительный анализ новинок.

Штат редакции был еще невелик, нагрузка зав. отделом — немалая. Но действуя в духе все того же девиза, Лев успел собрать материал и написал книгу «Автомобили Страны Советов» — по существу, первый общедоступный труд по истории отечественного автопрома, начиная с дооктябрьской эпохи.

Она вышла двумя изданиями, а в 90-е, после переработки, стала солидным трехтомником.

Работая над этими книгами, он скрупулезно собирал свидетельства того, что усилия дореволюционных инженеров и промышленников вовсе не были бесплодными — вопреки официальной точке зрения. Итогом поисков стали не только статьи и выступления, но и объемистая рукопись книги «Погоня за «Руссо-Балтом» — увя, до сих пор не изданной.

Сегодня трудно представить, как скудны были наши источники информации. Но Шугуров не унывал. Так и вьюк: сдав очередную рукопись или верстку, Лева «шерстит» (тоже его любимое словечко) стопку иностранных журналов, приговаривая: «У нас легче выучить неизвестный язык, чем найти книгу на том, который уже знаем!». Будто в подтверждение этих слов, он в молодости выучил чешский, переводя по просьбе коллеги руководство по... воспитанию фокстерьеров! Острыми высказываниями, своеобразным (нередко черным) юмором он по сей день озадачивает одних и насегда влюбляет в себя других.



Лев Шугуров покинул редакцию «За рулем» 10 лет назад, в 1994-м. Здесь он состоялся как журналист, стал признанным мастером, чья популярность неотделима от имени журнала. Мечтал воплотить свои замыслы в новом издании, но проекты оказались недолговечными. А тут еще навалились тяжелые недуги. Он быстро терял зрение — и все-таки продолжает работать: написал книгу о «Мерседесе» в России, об автомобилях родного города...

Низкий поклон его жене Татьяне, спасибо многочисленным друзьям за то, что Левнины статьи регулярно появляются в прессе, а его голос звучит по радио. Такому жизнелюбию, самоотверженности и творческой активности 70-летнего юбиляра позавидуешь. □



Настройка гоночного мотора (МЗМА, 60-е годы).



Студент Шугуров и его курсовой проект (МВТУ, 1957 год).

В ТЕНИ ЗВЕЗД

АНАТОЛИЙ СУХОВ



Рациональная Европа давно предпочитает компактные автомобили. Навстречу покупателям идут и конструкторы: «Мерседес» создал А-класс, «Ауди» — «двойку», а BMW готовит к выпуску «единичку». Пока же приверженцы баварских автомобилей в умеренных габаритах выбирают 3-ю серию (экстравагантная Z3 не в счет). Последнее, четвертое поколение «трешек» носит заводской индекс E46 и выпускается с 1998 года. В гамме — седан, универсал, купе, кабриолет и компактный хэтчбек. Но демократичны эти авто только по размеру: цены даже на поддержанные экземпляры остаются высокими — в Москве от 15 тыс. долларов. Зато по энерговооруженности, управляемости и комфорту эти машины практически не уступают «пятеркам» и «семеркам», а в эксплуатации зачастую выгоднее старших братьев.

ЖЕРТВЫ ЗАСТОЯ

Выбирая подержанный автомобиль, в первую очередь присмотритесь к тем, что оснащены рядными «шестерками» (см. *Историю модели*). Они в целом надежнее, лучше переносят перепады температур, рваную городскую езду с частыми пусками и торможением в пробках. Эти двигатели — с чугунными гильзами, поэтому допускают расточку цилиндров и избавлены от проблем с никасилевым покрытием (ЗР, 2003, № 11, с. 208). И хотя пробег подавляющего большинства новых «трешек» пока не превысил 150 тыс. км, опыт эксплуатации этих двигателей на других моделях позволяет утверждать, что 300 тыс. км они прослужат.

Каких-то явных огрехов за четырехцилиндровыми моторами не замечено, но тем, кто использует машину лишь для экскурсий выходного дня,

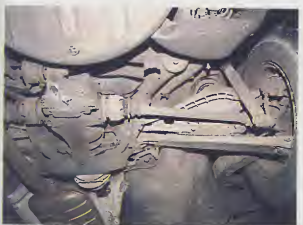
эти движки могут подложить о-очень большую свинью. Дело в том, что при небольших (менее 10 тыс. км) годовых пробегах масло теряет свои свойства — в основном, из-за постоянного присутствия конденсата, который скапливается при длительной стоянке. Назвать маслом эту смесь можно с большой натяжкой, и если вовремя не заменить ее, то вместо первого ТО придется менять... двигатель. В первую очередь от плохой смазки страдают балансирные валы, а продукты их износа ускоряют процесс: разрушаются вкладыши, задираются поршни, а там и до клина недалеко. Вспыхнувшая лампочка аварийного давления масла на фоне стуков из-под капота лишь констатирует факт необратимого разрушения (канал масляного датчика на машинах 1998–1999 гг. порой забивается продуктами износа, из-за чего он срывает-



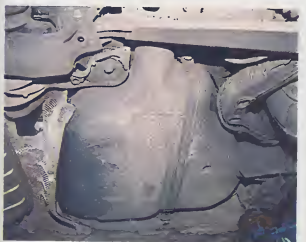
Слабое место передка – рулевая рейка.



Сайлент-блок рычага передней подвески (в кружке) допускает лишь однократную перепрессовку. Кронштейны меняются в сборе с рычагами, причем на автомобиле должны быть либо оба «журных» (новых) рычага, либо оба сплошных (старых), но не разные. Проследите также, чтобы растяжки усилителя (показаны стрелками) были на месте.



Задняя подвеска не требует внимания годами. При сильных ударах обычно страдают лишь амортизаторы.



Топливный бак – пластмассовый, коррозии ему не страшна. В каждом его отделе – свой датчик уровня топлива.

ет с опозданием). Поэтому не паникуйте, а потихоньку добирайтесь до дома или до сервиса: мотор все равно менять.

«Бережливые» владельцы обычно и не подозревают об этой мине, доверяясь бортовому компьютеру (пробег до очередного ТО высвечивается при включении зажигания). Между тем в инструкции сказано: заменять масло минимум раз в два года независимо от пробега. Еще лучше делать это ежегодно – тогда до 200 тыс. км про износ можно забыть. А не нарваться на проблемный двигатель при покупке поможет диагностика с использованием эндоскопа – сравнительно недорогая дилерская услуга.

НЕ ПОДМАЖЕШЬ – НЕ ПОЕДЕШЬ

BMW не относится к автомобилям с «нулевым» расходом масла. То, что за межсервисный пробег его придется подливать и, возможно, не один раз, вполне нормально. Завод допускает расход 0,7 л/1000 км, а между метками max и min на щупе уместается 1–1,5 л. На двигателях M43TU с 1998 года устанавливались комбинированные маслосъемные кольца, такие же поставлены в ремкомплект. По внешнему виду их трудно отличить от металлических, да и надежность не ниже, но они требуют приработки к цилиндру. Поэтому до 10 тыс. км угар масла бывает несколько завышен. Если двигатель перегревался, может открыться течь через задний сальник коленвала – от повышенной температуры он дубеет. На рядных «шестерках» пониженный уровень масла грозит в первую очередь износом гидрокомпенсаторов зазоров клапанов и натяжителя цепи ГРМ – воздуха в системе они не любят.

Бытует мнение, что в моторы с развитым масляным аппетитом лучше заливать «маз» гуще, типа 20W60. Действительно, расход масла уменьшится – но вместе с ресурсом двигателя. Завод недаром настаивает на маловязких маслах 0W30 или 5W40 серии Long Life (маркировка LL 98): селективная сборка предусматривает минимальные зазоры в сопряжениях, куда вязкое масло просто не проникнет. Поэтому при повышенном его расходе дешевле перебрать двигатель с заменой поршневых колец, чем вскоре менять поршни, валы и вкладыши. По той же причине (повышенные требования к качеству масла) не рекомендуется промывать систему смазки, ведь немалая часть «коктейля» останется в картере.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **1998 год.** В марте на Женевском автосалоне представлена «трешка» четвертого поколения. Кузов – купе (С) и седан (I). В первом варианте устанавливались старые мощные бензиновые двигатели – 24-клапанные рядные «шестерки» M52TU* объемом 2,5 и 2,8 л и мощностью 125 кВт/170 л.с. и 142 кВт/193 л.с. соответственно (323CI и 328CI). В конце года появились «бюджетный» седан 316i с восьмилитровой рядной «четверкой» M43TU 1,9 л, 77 кВт/105 л.с. Коробки передач – автоматические четырех- и пятиступенчатые или механические пятиступенчатые. Отделка салона – от 5-й серии.

■ **1999 год.** Модели 316i с двигателем M43TU 1,9 л, 87 кВт/118 л.с., 320i с M52TU 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. и 3200 – с турбодвигателем с непосредственным впрыском M47 (четырецилиндровый шестнадцатиклапанный) 2,0 л, 100 кВт/136 л.с. (последний в России не сертифицирован).

■ **2000 год.** Кабриолет и M3 (342 л.с.) на базе E46 предлагают с механической или секвентальной автоматической коробкой передач второго поколения SMG II.

■ **2001 год.** Новая гамма бензиновых двигателей. «Четверки» с системой Valvetronic (3P, 2003, № 5, с. 26): N40 (на хэтчбеке 316i, в России официально не поставлялись) и N42: 1,8 л развивает 85 кВт/115 л.с., 2,0 л – 105 кВт/143 л.с. «Шестерки» M54*: 2,2 л, 125 кВт/170 л.с.; 2,5 л, 142 кВт/193 л.с.; 3,0 л, 170 кВт/231 л.с. (модели 320i, 325i и 330i соответственно). Универсал на базе E46. Рестайлинг седана: изменились передние крылья, передняя и задняя оптика, капот.

■ **2003 год.** Рестайлинг купе и кабриолета. Появление купе 330iCd с шестнадцатиклапанным двигателем 3,0 л, 150 кВт/204 л.с., развивающего максимальную скорость 242 км/ч.

*Оборудены системой DOUBLE VANOS, позволяющей изменять фазу открытия впускных и выпускных клапанов (3P, 1998, № 11, с. 56–57).

ПРОМЫВАНИЕ МОЗГОВ

Общая болячка «четверки» M43TU и «шестерки» M52TU – поломка цапфы, удерживающей термостат. Из-за этого двигатель недогревается, что становится заметнее с ростом скорости. А вот разбалтывание контактов в колодах моторного жгута встречается только на «шестерках». Припарки – подгнивание и смазка контактов – оживляют электрику ненадолго. Кардинальное средство – замена жгута. Симптомы болезни – плохой запуск, неустойчивую работу, горящую лампу неисправности двигателя – часто ошибочно относят на счет узла дроссельной заслонки и впуску, меняют вполне исправную деталь. Впрочем, порой отказывает и датчик положения заслонки; правильный диагноз поставить не так просто.

Со временем от воды, содержащейся в бензине, разрушаются дорожки реостата датчиков уровня топлива (в каждой половине бака – свой датчик). Признаки неисправности могут быть различными – от неверных показаний до отключения приборов (все зависит от того, со счетом ли электроника показания



Пластиковые топливopоводы и стальные тормозные трубки защищены лонжеронами.



Если здесь горит красный огонек, значит, автомобиль побывал в «предпродажке»: электронный одометр скручивали.



VIN защищен прозрачной пленкой. Без нее криминалистической экспертизе не избежать.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, евро
Двигатель M43TU	3433
Блок управления двигателем	850
Термостат M43TU/M52TU	54/44
Моторный жгут M52TU	334
Комплект датчиков уровня топлива (каждый датчик)	176-54
Комплект сцеплений/маховик	272/698
Механическая коробка передач	2383
Стойка переднего стабилизатора поперечной устойчивости	34
Рычаги передней подвески с кронштейнами/сайлент-блоки	234/2122
Рулевая рейка	933
Клемма батареи с пиропатроном	353
Крыло переднее	191
Капот (до/после рестайлинга)	361/390
Багнет передний (до/после рестайлинга)	290/306
Фара (до/после рестайлинга)	283/345
Фара (до/после рестайлинга) ксенон	730/765

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, евро
Диагностика электронных систем автомобиля	20
Диагностика двигателя M43TU с использованием эндоскопа	46
Диагностика состояния кузова (стапель)/художьей части	238/37
Замена двигателя M43TU	541
Замена термостата (M43TU и M52TU)	23
Замена моторного жгута (M52TU)	180
Замена датчиков уровня топлива	100
Замена блока управления	10
Замена сцеплений/маховика (M52TU)	186/191
Замена механической коробки передач	от 164
Замена рулевой рейки (с регулировкой углов установки колес)	64-77 (+123)
Замена стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости (1 шт.)	18
Замена сайлент-блоков (пара)/рычага передней подвески с кронштейном (с/под-развал)	68/60 (+123)
Регулировка углов установки всех колес	123
Замена клеммы батареи с пиропатроном	40
Замена микровыключателя кнопки багажника	26
Снятие и установка генератора M42	35

датчиков достоверными). Первое зачастую опаснее – есть риск встать с пустым баком на пустынном шоссе. Поэтому при первых признаках вранья меняйте датчики. Зато баку и бензопроводу

дам коррозия не страшна – они пластиковые. Да и при касании ледяных торосов бак просто «отыгрывает», не повреждаясь. В целом к топливной системе претензий нет, лишь форсунки желательно промывать при каждом ТО.

Сравнительно редко отпаиваются элементы в блоке управления мотора M52TU. Дилер не станет возиться с паяльником – заменит блок. Кто-то предлагает ремонт. Соглашаясь, многие не подозревают, что, заполучив «мозги», иные «специалисты» не только восстановят контакт, но и порежут мотор с иммобилайзером – и однажды машина исчезнет без следа.

Прикуривать инструкция разрешает в обе стороны. Только предупреждает: подсоединять клеммы – при выключенном зажигании, а давать нагрузку – при заведенном двигателе, причем только от вывода в моторном отсеке (напомним: батареи у этих машин в багажнике). При отключении аккумулятора сбрасываются лишь коды ошибок контроллера – поэтому не стоит этого делать перед поездкой на диагностику; магнитола же сама вспомнит свой код. Отсоединяя клеммы, сначала снимите «минус», иначе может сработать пиропатрон, призванный отстрелить клемму при аварии, – дорогая хлопшука.

МЕХАНИКА ПРОИГРЫВАЕТ АВТОМАТУ

Несмотря на имидж автомобиля для активного водителя, большинство московских «трешек» – с автоматической коробкой передач. Шестицилиндровые двигатели комплектуются «Стептро-никами» (ЗР, 1999, № 11, с. 48). Нараекания на «автоматы» нет. А вот с «механикой» на машинах выпуска 1998 и первой половины 1999 года порой проблемы: трудно включается и вылетает первая передача. Коробку заменяют. На новую действует годовая гарантия производителя и – дополнительно – годовая дилерская.

Сцепление – с автоподводом, служит практически столько же, сколько двига-

тель. Проблемы обычно бывают у тюнингованных машин, где вместе со сцеплением нередко приходится менять и дорогой двухмассовый маховик. Что ж, сверхплановые лошади бесплатны не даются.

Трансмиссия ведет себя безупречно. Лишь на полноприводных версиях со временем появляется небольшой люфт в шлицах на выходе из «раздатки» и у валов внутренних шарниров. Это не является неисправностью и вмешательства не требует. Нет нареканий и на подшипники ступиц.

РУЛЕВОГО – В РАСХОД

В передней подвеске чаще всего придется заниматься стойками стабилизатора поперечной устойчивости (каждые 20–30 тыс. км) и сайлент-блоками рычагов (60 тыс. км). Перепрессовывать сайлент-блок в алюминиевом кронштейне допускается только раз, закернив край. После чего меняют оба рычага с кронштейнами (левый и правый).

При покупке машины стоит проверить, на месте ли усилитель подвески. Отдельные умельцы нет-нет да и забудут прикрутить лишнюю деталь, видимо, не найдя места невзрачной стальной распорке среди алюминиевых рычагов и кронштейнов. А без нее подвеска и кузов долго не проживут.

На фоне почти не требующей внимания и затрат подвески досадным проколом выглядит люфт в зацеплении рулевой рейки. Он появляется уже к 20–60 тыс. км и в дальнейшем прогрессирует. Фирма BMW не предусматривает регулировку зазора, поэтому дилер просто меняет узел. Кто-то подтягивает гайку – на свой страх и риск. В случае неравномерного износа зубьев возможно подклинивание механизма. Дело тонкое! Зато законечники тяг переживут не одну рейку.

Тормоза – информативные и надежные, дисковые на всех колесах. Суппорты служат, не заклиная, по 300 тыс. км. Колодки изнашиваются к 25–30 тыс. км.



Передняя оптика до...



...и после рестайлинга.



Салон от 5-й серии – стильный и комфортный.

пробега (с «автоматом» – к 18–25 тысячам), диски выдерживают два комплекта колодок. Регламентная замена резиновых шлангов не предусмотрена, да и претензий к ним нет.

ДОСМОТР С ПРИСТРАСТИЕМ

На оцинкованный кузов «трешки» производитель дает шестилетнюю гарантию от сквозной коррозии. Но лишь при условии, что клиент регулярно проходит профилактический осмотр и за свой счет устраняет повреждения лакокрасочного покрытия. Мало что согласается финансировать гарантию из своего кармана. Впрочем, небитые, эти машины и так держат марку.

Правда, есть особые места – например, планка подсветки заднего номерного знака на автомобилях выпуска с сентября 2001 года. Из-за ее коррозии отказывает микровыключатель кнопки багажника под резиновой мембраной. Тогда замок открывается только ключом.

В кузовном ремонте свои подводные камни. Один из них – подбор оттенка серебристого металлика фирменной заводской эмали: колер уходит то в розовый, то в голубой. Покупая такой автомобиль или принимая его из малярки, смотрите внимательнее. С другими цветами сложностей нет.

Другой нюанс касается восстановления передка после аварии. Компоновка моторного отсека плотная, поэтому важен каждый миллиметр. Особое внимание – крыльчатке вентилятора радиатора системы охлаждения. Если передок «недотянут», она может касаться радиатора при резких разгонах и торможениях двигателем.

«Ксенон» – безусловный плюс не только в плане освещенности дороги. С ним пластиковые стекло фары избавлено от перегрева. С обычными лампами (особенно повышенной мощности или когда в фары установлены линзы) на пластике нередко появляются глубокие трещины, не устранимые полировкой.

Наконец, если есть возможность, лучше выбрать автомобиль с «восточным пакетом» (он предусмотрен только для седанов). В него входит более жесткие и длинные (плюс полвитка) пружины, увеличивающие клиренс на 22 мм, утолщенные на 1 мм передний и задний стабилизаторы и более жесткие амортизаторы. Кроме того, последние заполнены низкозамерзающей жидкостью, рассчитанной на работу до -40°C. Это же относится и к усилителю руля. Программа управления двигателем адаптирована к запуску в сильные морозы и не учитывает сигнал лямбда-зонда на выходе нейтрализатора, а силовой агрегат снизу защищен стальным листом.

«ПРЕДПРОДАЖНАЯ ПОДГОТОВКА»

Не секрет, что профессионалы криминального мира давно научились скручивать электронные спидометры. Баварские инженеры разработали свою систему защиты: информация о пробеге содержится в разных блоках, которые обмениваются данными. Как только обнаружится расхождение (а изменить данные синхронно практически невозможно), загорается светодиод – красная точка на дисплее одометра, правее надписи km. Горит – значит машина побывала в «предпродажке». Также информация о пробеге зашита в ключе зажигания. У дилера есть специальный прибор (key reader), который позволяет считать эти данные. К каждому автомобилю прилагается четыре ключа, они подробно описаны в материале о БМВ 5-й серии (ЗР, 2003, № 11, с. 208).

На полноприводных версиях или с двигателем N42 поиск номера двигателя – операция не только долгая, но и дорогая. В первом случае его закрывают опора двигателя и полуоси (4 нормочаса и 200 евро), во втором – генератор.

VIN автомобиля выбит на чашке правой передней арки на обработанном специальным грунтом поле (по виду похоже на голый металл) и заламинирован прозрачной пленкой. Эта пленка должна быть наклеена ровно и плотно, без отступающих уголков и складок. Ни в коем случае не сдирайте ее, как защитную полоску с экрана телефона, иначе наживите большие проблемы с постановкой на учет и техосмотром. Да и на дороге машину могут задержать – сотрудники ДПС в курсе особенностей маркировки. □

Благодарим дилерский сервисный центр «АВТОДОМ» за помощь в подготовке материала.

БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ МАЛЕНЬКОГО ГРУЗОВИКА

Последняя машина из тех, что в 1960-м прошла государственные (тогда писали – межведомственные) испытания, работала на ГАЗе до второй половины 1990-х. От оригинала остались лишь кабина, рама да несколько мелких деталей, но на компактном грузовичке так удобно маневрировать в цехах, что от него не отказывались. Правда, издали машину было трудно отличить от ГАЗ-53 первых выпусков. Все же тридцать пять лет даже для внутризаводской машины – преклонный возраст. Ушел на пенсию водитель, и полуторку списали в металлолом. От интересного, громкого проекта пятидесятых – начала шестидесятых остались лишь документы, старые черно-белые фото да воспо-

минания тех, кто помнил, как родился ГАЗ-56.

Эта история началась в 1952-м, когда советский автопром уже освоил новые послевоенные модели, а конструкторы и руководители его предприятий, глядя с оптимизмом в будущее, принялись за машины завтрашнего дня. Любопытно, что тогда, в годы жесткой централизации и государственного планирования, автозаводы, можно сказать, по своей инициативе разрабатывали собственную техническую политику, закладывали типаж будущих автомобилей. Горьковчане, оценив тенденцию – выпуск малотоннажных грузовиков в Западной Европе шел в гору, – решили, что параллельно с ГАЗ-51, на одном конвейере нужно выпускать компактный, эконо-

мичный и обязательно более современный грузовик.

Уже в 1952-м под руководством тогдашнего главного конструктора грузовиков ГАЗ Александра Дмитриевича Просвирина начали разрабатывать техническое задание на ГАЗ-56. В августе 1954-го ведущим конструктором машины стал Александр Бутусов. Недавнего выпускника Горьковского политехнического пригласил на завод сам главный конструктор – Андрей Александрович Липгарт. Бутусов проектировал прицепы, затем внутризаводской тягач на базе ГАЗ-69 (такие, кстати, оставались на заводе вплоть до 1973 года). Просвирин доверил молодому конструктору проектировать сразу две машины: 1,5-тонный ГАЗ-56 и полнопри-

водный ГАЗ-62 грузоподъемностью 1100 кг.

Идея бескапотной полуторки отвергли сразу: при «носите» компоновке проще обеспечить необходимую развесовку и порожней, и груженой машины для езды по проселкам, где предстояло работать большинству будущих автомобилей.

Важным новшеством стал лереземный задний мост с вставным редуктором с гипоидной передачей. Для улучшения проходимости часть ГАЗ-56 планировали оснащать кулачковыми самоблокирующимися дифференциалами повышенного трения. Старались сократить и трудоемкость обслуживания по сравнению с серийным ГАЗ-51. Вместо палычев рессор применили оригинальные резиновые детали, сократив число пресс-масленок.

На полуторку решили ставить перспективный (в начале 1950-х он находился еще в стадии разработки) двигатель ГАЗ-21 с электромашной вентилятора, что было редкостью для того времени, и новую четырехступенчатую



коробку с синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Оригинальную кабину создал скульптор (по нынешнему – дизайнер) Лебедев. Машина немного напоминала прототип УАЗ-300, созданный в Ульяновске несколькими годами раньше. Обе машины были похожи на «Форд-Г8», попавший к нам во время войны по ленд-лизу. Пластинчатый макет кабины делали сразу в натуральную величину.

Работали быстро: первые образцы вышли на испытания по дорогам Горьковской области в 1956-м. Замечаний, конечно, было немало. В их числе – низкие крылья кабины, из-за чего водитель не чувствовал правый габарит. Этого, конечно, можно было избежать, но в КЭО (конструкторско-экспериментальном отделе) уже вовсю шла работа над ГАЗ-53. Его кабина для полугрузика была великовата и тяжеловата, зато унификация могла приблизить ГАЗ-56 к конвейеру.

В 1960-м прототипы вышли на межведомственные испытания. Стендов для про-

верки узлов и агрегатов тогда практически не было, полигона – тоже. Поэтому испытательный пробег с представителями различных автомобильных НИИ и Главмашавтотранса имитировал гарантийный – протяженностью около 25 тысяч километров и продолжительностью полгода: с 10 января по 1 июня. Помимо ГАЗ-56 в колонне шли ГАЗ-51А, ГАЗ-62 и две полугрузотонные иномарки 1956 года: «Форд-Меркьюри-350» и «Опель-Блитц».

Испытания проходили по сносным для того времени шоссе Центральной России, горным серпантинам Кавказа, размытым черноземным проселкам Ставрополя, другим районам страны. С каким-то мальчишеским азартом заводские испытатели заезжали даже туда, куда автомобилю, по-хорошему, ездить не надо. В предгорьях Памира, вопреки советам местных жителей, поехали по такыру – глинистому участку долины, в сухую погоду ровному и гладкому. Но стоило пройти ливню в горах, как потоки, стекающие свер-



Основным недостатком ГАЗ-56 комиссия признала низкую мощность двигателя – всего 70 л. с. Максимальная скорость груженого автомобиля составляла 80 км/ч.

ху, превратили безобидную с виду пыль в густое, накручивающееся на колеса месиво. Скорость упала до 3–5 км/ч. Самоблокирующийся дифференциал, отлично показавший себя на проселках, не выручил. Останавливался даже полноприводный ГАЗ-62. Ночевать пришлось прямо в долине: люди и машины выбились из сил. Оставшиеся километры преодолели утром.

ГАЗ-56 показал себя очень неплохо, конечно, с позиций того времени. Его рама была прочнее, чем на иномарках, да и рессоры работали надежнее. Но в тяжелых условиях не справлялась с охлаждением двигателя электромуфта вентилятора. От нее отказались. Главным же недостатком был слабый мотор. Это особо подчеркнула комиссия, признавшая автомобиль достойным серийного производства. В самом деле, 70-сильного двигателя ГАЗ-21 (тогда уже ЗМЗ-21) для грузовика полной массой более 3300 кг явно не хватало. Форсировать мотор до 80–85 л. с., увеличив степень сжатия, как это делали на экспортных «волгах», конструкторы не могли: в глубинке нормой был «72-й», а порой и «66-й» бензин. Двигатели работали над форкамерной версией агрегата, но довести ее до ума не удалось.

Тем не менее машину числили пресейдерингой. ГАЗ-56 показывали на ВДНХ, о нем писали в прессе. В Горьком

напечатали даже пухлые инструкции по эксплуатации, но конструкторы уже понимали: машине не суждено встать на конвейер. Заводу без значительных вложений не по силам было освоить сразу две новые грузовые модели – ГАЗ-53 и 56. К тому же в стране все громче ратовали за повышение грузоподъемности машин. О частных грузовиках в ту пору, разумеется, не могло быть и речи, а государственные автобазы не испытывали недостатка в средствах на бензин и обслуживание тяжелых машин. Кстати, примерю по той же причине на взлете оборвалась карьера ГАЗ-62 – его полностью вытеснил более солидный ГАЗ-66. Впрочем, это – отдельная история.

Примерно в 1962-м все работы по ГАЗ-56 были прекращены. Коробка передач с доработками прижилась на ГАЗ-53, электромуфта вентилятора ставили на первые ГАЗ-24 (правда, недолго, подвела ненадежность), заделка концов рессор на грузовиках и вовсе дождала до наших дней. Сегодня в Нижнем поговаривают, что кулачковые дифференциалы скоро появятся на «газелях» и «соболях» – потомках полугрузиков ГАЗ-56, история которой закончилась за 30 лет до их рождения. □

Редакция благодарит
Александра Михайловича
Бутузова за помощь
в подготовке материала.



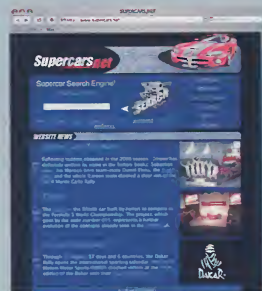
ГАЗ-56 второй серии с кабиной ГАЗ-53. Длина автомобиля – 5350 мм, база – 3000 мм.



Зимняя часть испытательного пробега пришлось на начало 1960 года.

ШКАТУЛКА С ДРАГОЦЕННОСТЯМИ

■ www.supercars.net



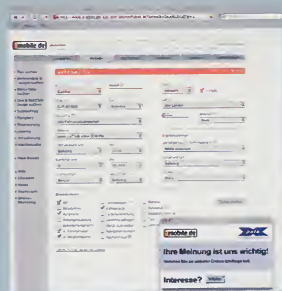
Что вы знаете об автомобиле «Лепблэк-Кэролин»? А о «Мослер-МТ 900» или «Лотек-С1000»? На каком авто можно разогнаться до 100 км/ч всего за 2,6 с? Чья максимальная скорость достигает 430 км/ч? Наконец, за что же платят... 2,5 миллиона долларов? Интересно? Тогда зайдите на сайт, посвященный суперкарам всех времен и народов.

«Юлтия» здесь довольно удобно и очень увлекательно. Машины разбиты по возрастным группам, отдельно — концептуальные разработки. О почти всех, даже самых редких авто, есть пусть часто и поверхностная, но интересная информация, собраны технические характеристики и, что самое главное, иллюстрации. Поверьте, уйти с этой странички нелегко — затягивает.

На «десерт» можно поиграть и в занимательную игрушку-калькулятор, позволяющую выбрать из многообразия автомобилей пару наиболее понравившихся и сравнить их по всем статьям.

НА РЫНОК, В ГЕРМАНИЮ!

■ www.mobile.de



Купить поддержанную иномарку нынче не проблема. Но многие авто из Европы, как известно, «гостят» в Литве — восстанавливаются после аварий. А во что обойдется действительно приличный — невареный, некрашеный — экзemplар?

Узнать об этом можно, например, обратившись к одной из наиболее популярных в Европе баз данных поддержанных автомобилей. К сожалению, сайт немецкоязычный, зато здесь ежедневно на продажу выставляются сотни машин с подробным описанием комплектаций и, как правило, фотографиями. Очень удобна система поиска: параметры самые разнообразные, начиная от модели и заканчивая цветом или даже пробегом. Вооружившись калькулятором, нетрудно прикинуть, сколько будет стоить автомобиль с учетом доставки, уплаты пошлин и прочих расходов.

Предупреждение: людям со слабыми нервами некоторые варианты лучше пропустить. Так, «Шевроле-Треилблейзер» 2002 года стоит в Германии около 30 тысяч долларов, тогда как в Москве — более 40 тысяч!

ОБРАТНАЯ СТОРОНА ЗЕМЛИ

■ www.thecarconnection.com/



Здесь все «не как у людей». Градусы Фаренгейта вместо Цельсия, галлоны вместо литров, мили вместо километров... Это — Америка с непохожими на наши автомобилями, хайвеями и специфическими правилами дорожного движения.

Попытаться понять этот мир можно, заглянув на страничку популярнейшего сетевого журнала «The car connection». Пожалуй, именно здесь наиболее полная информация об автомобильной жизни Нового Света: от тест-драйвов свежих моделей и шпионских снимков будущих до новостей из мира автоспорта и автобизнеса.

Поражает скорость подгрузки информации: отчеты о наиболее значимых мировых автосалонах появляются чуть ли не в день их открытия!

Интересны советы по вождению, покупке и обслуживанию автомобиля в Штатах. Кстати, как выясняется, проблемы существуют и на той стороне земли.

НАМ ЛЮБЫЕ ДОРОГИ ДОРОГИ

■ www.atl.su/tc.php

Помните, как начиналась ваша автомобильная биография? Наверное, первая поездка на собственной машине состоялась ранним утром по маршруту дом — работа — дом и запомнилась надолго... Но так уж устроен человек: постепенно мир становится тесен. Поэтому однажды, вооружившись картами, мы покидаем пределы родного города и направляемся на поиски приключений.

Чтобы хотя бы приблизительно определить время в пути и спланировать оптимальный маршрут, достаточно... пары секунд. По крайней мере, если воспользоваться этим российским сайтом. Освоиться здесь можно за не-

сколько минут. Вводим пункты старта и финиша, нажимаем кнопку «рассчитать» и получаем достаточно полную картину: карту маршрута с населенными пунктами и даже... примерное время путешествия.

Последовав примеру классика, совершим виртуальное путешествие из Москвы в Петербург. Сайт утверждает: за 9 часов 54 минуты мы преодолеем 708 км. Похоже на правду! Проверил еще несколько знакомых маршрутов. Все сходится с точностью до полуса!.

Где вкусно поесть и лучше заправиться? Не поленились заглянуть в форум «Дороги»: там можно найти ответы на многие вопросы.

По Сети бродил **МИХАИЛ ГОВСКИЙ**

БУКВЫ РАЗНЫЕ ВАЖНЫ

МАКСИМ САЧКОВ

Определить, какой двигатель на автомобиле, совсем недавно было очень просто. Буква I, красующаяся на кузове, обозначала бензиновый мотор с

впрыском топлива, D или TD – дизель, соответственно, атмосферный или с турбонаддувом. Но чем сложнее становятся агрегаты, тем более замысловатые им присваи-

вают обозначения. Сплошь и рядом за разными аббревиатурами скрываются по сути одинаковые конструкции. Чаще всего – турбодизели с системами питания

«коммон рейл» и бензиновые с непосредственным впрыском топлива.

Находить общий язык друг с другом производители пока не собираются, так что приходится изучать их «азбуку». Некоторые шильдики мы уже расшифровали (ЗР, 2003, № 6), продолжим.



На крышке багажника надпись Zetec. Так «Форд» называет одно из семейств бензиновых моторов. Впрочем, его представителей постепенно выживают более современные двигатели «Дюротека». Бензиновые моторы с непосредственным впрыском обозначают SCi (Smart Charge Injection – вольном переводе «интеллектуальный впрыск»).



Новое семейство турбодизелей «Ситроена» с системой питания «коммон рейл». Французы разрабатывали конструкцию совместно с «Фордом», поэтому у двигателей этих концернов много общего...



Эти шильдики носят автомобили «Рено» с дизельными моторами «коммон рейл». Еще одно фирменное отличие – маркировку надо искать не на корме, а на молдингах передних дверей.



Самое незамысловатое обозначение дизельной версии принадлежит «Вольво». Но под капотом не примитивный атмосферник, а пятицилиндровый дизель с «коммон рейл» и регулируемой турбиной.



Fuel Stratified Injection – дословно «послойный бензиновый впрыск». Этой аббревиатурой концерн «Фольксваген» маркирует двигатели с впрыском топлива непосредственно в камеру сгорания.



Для нового поколения дизельных двигателей ЭКОТЕК с системой питания «коммон рейл» фирма «Опель» предложила свой оригинальный шифр.



Автомобилей с такими шильдиками в России пока мало, а в Европе все больше. Под их капотами – моторы, работающие как на бензине, так и на сжатом природном газе.



Только последняя буква в обозначении JTD выдает дизельные модификации «Альфа-Ромео». Если ее изменить, получим маркировку автомобиля с бензиновым двигателем с непосредственным впрыском – JTS (Jet Thrust Stoichiometric).

TDCi

...однако у «фордовских» моторов обозначение свое. Помимо «инициалов», им присвоили имя – «Дюраторк». Правда, его носят и дизельные двигатели «Форда» с электронными ТНВД.



Оказывается, перепутать... «Рено» с «Мерседесом» не так сложно: разница только в первых буквах. Поменяйте их местами, и получится маркировка дизельного автомобиля с трехлучевой звездой.



СОЛОВКИ И ПЕТРОГЛИФЫ

АРСЕНТИЙ ТЕРКЕЛЬ. ФОТО: РОДЛИКА КЛИМОНА

Во время путешествия по северной Норвегии (ЗР, 2001, № 3) запали нам в душу петроглифы – наскальные рисунки древних людей. Каменистый берег фьорда Норвежского моря близ города Алта буквально усеян изображениями, высеченными древними предками скандинавов.

В России в окрестностях Белого моря и Онежского озера также есть подобные изображения. Захотелось дополнить впечатления, а заодно посетить знаменитые Соловки.

И вот мы в Карелии. Побывать еще раз в Кижих не получилось – все билеты на суда были проданы. Зато на причале в Петрозаводске купили небольшую книжечку «Карелия известная и неизвестная. Петроглифы, сейды и лабиринты», которая стала незаменимым путеводите-

лем по загадочным следам древнего человека.

Чтобы подъехать к Белому морю из Кемь, надо «чиркнуть» по окраине города в направлении поселка Рабочее-Стровск и далее до пристани. Рядом с ней деревянные коттеджи гостиницы «Причал»: номер здесь, а также в гостинице на Соловках мы заказали заранее по телефону из Москвы. Здесь же платная стоянка (50 руб. в сутки). Однако многие автотуристы, не связанные с гостиницей, оставляли свои автомобили на платной стоянке самой пристани и добирались на Соловки самостоятельно.

Теплоходом до Соловков два часа ходу по Белому морю. Проезд одного человека 250 руб.; оплата на месте. И вот с палубы открывается величественная панорама Соловецкого монастыря, основанного в 1429 году.

На протяжении всей своей истории Соловки были известны не только как религиозный центр, но и как место ссылки неугодных, особенно в советское время. С 1923 года, когда появились Соловецкие лагеря особого назначения (СЛОН), в них погибли сотни тысяч заключенных.

Поражают мощные стены монастыря, сложенные из огромных валунов: такие крупные камни и своеобразная технология их укладки нигде больше не применялись.

Рассказывают, что британский принц Чарльз, посетивший Соловки за несколько дней до нас, был поражен увиденным, а ведь в Англии древние сооружения из природного камня не редкость. За стеной монастыря много старинных построек. Наиболее крупная – Спасо-Преображенский собор (1558–1566 гг.).

Транспорта на острове мало, поэтому подъехать куда-нибудь на попутке чрезвычайно трудно. Да и дороги здесь плохие. Зато есть прокат велосипедов. Большинство дальних экскурсий местного турбюро включают переход по морю на небольших кораблях. Удалось совершить две такие экскурсии.

На Большой Заяцкий остров отправились от основного причала уже вечером, благо ночи стояли белые. На подъезде к острову уникальное сооружение – валунная гавань, на берегу деревянная церковь Андрея Первозванного, построенная в честь посещения острова Петром I. Но основная достопримечательность этого места – памятники древнего человека II–I веков до н. э. Спиралевидные лабиринты, назначение которых еще не разгадано, каменные курга-

ны, где при раскопках обнаружены следы захоронений. Видимо, монахи были терпимы к языческим символам на этом острове, но на всякий случай выложили на земле и крест из валунов.

Прощаемся с Соловками и плывем обратно на Большую землю. Сошли на берег — сразу к машине и через пару часов уже в Беломорске, в гостинице «Гандвик».

По счастливой случайности узнали, что в той же гостинице, в подвальном помещении располагается хранилище музея. Его работники рассказали, что наиболее интересные петроглифы «Бесовы

следки» находятся за городом в специальном павильоне, но уже несколько лет он в аварийном состоянии и закрыт для посещения. Однако поблизости есть еще одна группа петроглифов в районе Завлуги. Нам даже рекомендовали проводника!

На следующее утро, проехав от города 13 км, в деревне Выгостров встретились с проводником. Им оказалась местная жительница, влюбленная в свой край, шустрая и ходкая, несмотря на свои 74 года.

Мы пошли в сторону от шоссе вдоль старого русла реки Выг по мелколесью, об-

ходя и перелезая через многочисленные валуны. Древние воды реки отшлифовали камни старого русла, и на высоких местах образовались гладкие каменные плиты, которые использовались нашими предками в качестве святилищ. Нам повезло: раннее солнце освещало плиты сбоку, так что рисунки на них были хорошо видны. Менее заметные изображения можно «оживить», поливая плиты водой.

Тематика рисунков разнообразна, но преобладают сцены охоты. Это и морской промысел: лодка с двенадцатью гребцами преследует

ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ

Протяженность — 3500 км, продолжительность — 15 дней, автомобиль — ВАЗ-21063, бензин — два человека.

Затраты: бензин — 3100 руб., жилье — 7600 руб., экскурсии — 2600 руб., питание — 7000 руб.

Итого — 16 000 руб.

белуху, в которую уже выпущен гарпун; зимняя охота: стрелок, вооруженный луком, преследует на лыжах какое-то животное.

Долго бродили мы по каменному плато от одного рисунка к другому, но нас уже звали другие петроглифы — онежские, до которых еще 450 км. До сих пор ехали по дорогам, известным по пре-

Церковь Богооявления в селе Лядины: шатровое кольцо.



Церковь Богооявления в Челмушах.

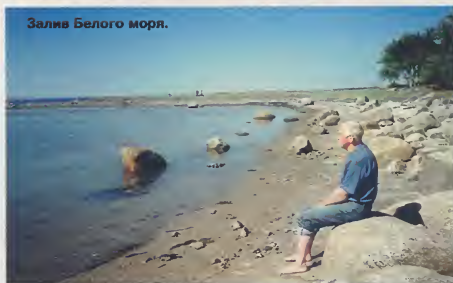


Кончился бензин — выучила канистра.





Наскальный рисунок петроглифа.



Залив Белого моря.

дыдущим путешествиям, но вот дорога из Медвежьегорска в Пудож стала для нас новой. Она красивая, идет лесом, но довольно извилистая.

По пути свернули в село Челмуши, посмотреть деревянную церковь Богоявления на песчаном берегу залива Онежского озера. Церковь построена в начале XVII века на пожертвования инокини Марфы Романовой, матери будущего царя Михаила, со сланной в эти края Борисом Годуновым.

На дороге Медвежьегорск–Пудож протяженностью 200 км нет заправок. Спасла 10-литровую канистру: она пролежала в багажнике еще с прошлогодного путешествия!

В Пудож остановились в гостинице с неожиданным названием «Амадей» и еще не знали, что застрянем здесь на три дня. Проблема была одна – как попасть на Бесов Нос, где находится основная масса онежских петроглифов. Ведь добраться ту-

да на обычном автомобиле невозможно. К сожалению, побывать там не удалось – пришлось довольствоваться фотографиями петроглифов.

И все-таки уезжать из Пудож ни с чем не хотелось; стали искать другие варианты. Корреспондент местной газеты сообщил, что знает небольшой участок с наскальными рисунками недалеко от Пудож и готов нас туда сопроводить. Доехали на машине до поселка Стекланный, а отсюда – пешком через лес к Онежскому озеру. Долго шли по берегу и вот на вершине скалистого плато увидели долгожданные рисунки. Они, в отличие от беломорских, выбиты только по контуру фигур и поэтому не так заметны. Второе отличие – в тематике: здесь изображены в основном лебеди, некоторые довольно крупные.

Нас поразили не только петроглифы, но и то, что увидели вокруг. Суровое Онежское озеро катит волны на скалистый берег, кругом каменные глыбы, вдалеке вид-

Скульптура из засохшего дерева в Каргополе.



неется лес. Красота и спокойствие. Сразу представляешь, как на такое святилище собираются древние люди, чтобы исполнить обряд – возможно, с жертвоприношением.

После этого похода посетили, что в пределах возможного задачу выполнили – пора возвращаться. Вначале хотели отправиться из Пудож на Вытегру, особенно когда увидели на шоссе указатель «Кириллов–Вологда». Но водитель КамАЗа, только что приехавший из Вытегры, отсоветовал ехать по еще не достроенной дороге – прошли дожди. Однако возвращаться тем же путем, что и приехали, не в наших правилах – решили двинуть через Каргополь.

Дорога Пудож–Каргополь оказалась довольно приятной по северным меркам: по Карелии почти везде асфальт, по Архангельской области в основном грейдер, но ровный. Архангельская область встретила красивым лесом, начался Кенозерский национальный парк. Следующая приятная встре-

ча на пути – знаменитый ансамбль деревянных церквей в селе Лядины. Громадная Покровско-Владимирская церковь (1761 г.) была в лесах, зато прекрасно смотрелась церковь Богоявления (1793 г.) с удивительным шатровым крыльцом.

В древнерусском городе Каргополе мы были не однажды, но каждый раз он раскрывается с новой стороны. Вот и в это посещение нас поразили не только старина, но и новое веяние в обустройстве города малыми формами в каргопольском стиле – в дереве. Это и забор детского сада, напоминающий древнюю крепость с башенками, качели в виде трехглавого Змея Горыныча и многое другое. Даже засохшие деревья служат основой скульптурных композиций.

Из Каргополя поехали через Няндому–Вельск–Вологду в Москву. Впечатлений от поездки много, но все же планируем продолжить знакомство с петроглифами и островными монастырями. □

С ПЕРВОГО ВЕСЕННОГО НОМЕРА У НАС СНОВА ПОЯВЛЯЮТСЯ СТРАНИЦЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ПРЕКРАСНОГО ПОЛА. ЖЕНЩИНА ЗА РУЛЕМ – ПОЛНОПРАВНЫЙ ЧЛЕН «АВТОКЛУБА» (ТАК ЖЕ КАК И ПОЛНОПРАВНЫЙ УЧАСТНИК АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ). ПРОСТО НА МНОГЕ ЯВЛЕНИЯ И ВЕЩИ У НЕЕ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ ВЗГЛЯД... РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА ПОЗДРАВЛЯЕТ ВСЕХ ЖЕНЩИН, ПОДРУЖИВШИХСЯ С АВТОМОБИЛЕМ. С ПРАЗДНИКОМ ВЕСНЫ. УДАЧИ ВАМ ВСЕМ – ЗА РУЛЕМ И В ЖИЗНИ.

АХ, МУЖИКИ, МУЖИКИ!

АЛЕКСАНДРА ЛЕЖАНДР



В о Франции вот уже много лет проходит День вежливости за рулем. Верные моральные обязательствам, автомобилисты пытаются вести себя учтиво... Но все это лишь только раз в году. Трудно поверить, но для мужского населения этот день требует значительного напряжения сил. Уверена, вы догадываетесь, что я имею в виду.

Доставьте себе удовольствие понаблюдать за мужем, когда он ведет машину. Этот человек, который живет с вами бок о бок, который к вам внимателен и предупредителен, вдруг превращается в холерического невыдержанного типа. Он нервно сигнализирует, из его уст сыплются угрозы, он показывает кулак другим водителям и пешеходам... И его агрессивность только растет, если вдруг он увидит, что за рулем женщина!

Так вот, раз в год ругаться за рулем в принципе запрещено. Вы не представляете себе, как на деле трудно придраться к этому символическому ограничению. В последний раз во время Дня вежливости, который проходил в октябре, забавы ради я решила подразнить мужскую половину, сидящую за рулем. Первое, что я сделала, немного задержалась при троганье с места на зеленый сигнал светофора. Помедлила совсем чуть-чуть, какие-то две секунды, чтобы посмотреть, что будет. И тут началось. Тот, кто следовал за мной, отбросив всякую галантность, начал сигнализировать, как сумасшедший. В его глазах ясно читалось: «Вот нашлась еще одна, которая останавли-

вается на «красном», чтобы поправить макияж или поболтать с подругой по мобильнику!».

В другой раз, заметив на узкой улице свободное для стоянки место, я включила указатель поворота, чтобы показать следующему за мной автомобилю – буду парковаться. Собираясь подать машину назад, я снова задержалась. Тому, кто ехал за мной, немного потребовалось времени на раздумья. Он по-хулигански втиснулся, захватив мое место. А как-то я сделала вид, что потерялась. Остановилась, открыла окно и спросила у первого встречного – конечно же, мужчины, – не мог бы он мне подсказать дорогу? Его презрительный взгляд не ускользнул от меня. Вот они, женщины! И ориентироваться-то не умеют!

Возможно, я разрушила миф о французской галантности? Не волнуйтесь, еще остались кавалеры! Если вдруг у меня спустит колесо – уверена, что кто-нибудь из мужчин остановится и поможет его заменить. Я знавала даже таких редких уникумов, которые продолжают открывать перед дамами двери автомобиля! Однако хочу подчеркнуть: мы не можем изменить природу вещей. Мужчины в любом обществе, в любом уголке планеты очарованы автомобилем. Это их отношение, сравнимое разве что с состоянием влюбленности, вызывает порой реакции чрезвычайные и безрассудные... Будь то в День вежливости или в какой другой.

Женщины, напротив, рассматривают автомобиль с точки зрения практической точки зрения. Чтобы добраться до работы, чтобы сделать покупки или забрать детей из школы. А карикатуристы продолжают насмехаться над женщинами-автомобилистками. Они, видите ли, плохо трогаются, «глохнут», их мужья нервничают, размолокса кончается кулаками... Карикатура, разумеется, заставляет публику смеяться, поскольку каждый узнает себя в этой жизненной ситуации.

А вы?

Париж

Есть два способа командовать женщиной, но никто их не знает.

Франк Хаббард

П оворот, благополучная Америка однажды столкнулась с чисто «советской» проблемой – дефицитом дорожных рабочих. Белье мужчины при виде отбойного молотка говорили: «Фи!», черные же... а черные говорили примерно то же самое. Ситуацию выправили... американки! Презрительно заклеивая никчемную половину человечества, феминистки схватили звездно-полосатый флаг, бросили клич «Гоу, Америка – гоу!» и умудрились организовать чуть ли не конкурсный отбор на должности асфальтоукладчиц и бетономешалщиц. Банки, супермаркеты и Голливуд скрежетали зубами, наблюдая за участием самых симпатичных кадров...

Вообще-то, у нас с американцами много общего, причем кое в чем мы их опережаем. К примеру, своих крепостных мы отпустили на волю раньше, чем они – дядю Тома. А по части искусства привлечения женщин к делам, до которых у мужчин иногда не бывает охоты, мы легко забудем не только Америку, но и все остальные континенты...

ВОШЛЕБНЫЙ ФОНАРЬ

Касательно кино дедушка Ленин был совершенно прав – архиважнейшее, батенька, искусство... Раньше ведь как было – посмотри наша кисейная барышня вот на такой заморский плакатик (рис. 1), подивится диковинной штучке по имени «руль» и попросит паленку отправить приказчика за бутылкой модного напитка. А чтоб самому покопаться в поршневой группе – помилуйте, как можно-с? Но стоит сводить ее пару раз в кинематограф да показать «правильное» кино, как через некоторое время инфантильное создание пожелает сменить корсеты да чулочки на комбинезон с сапогами, а вместо заморского плакатика над кроватью повесит его нашеский аналог (рис. 2). Потому что наше правильное кино – это, например, «Трактористы», где Марина Ладыгина немом лихо носится на тракторе, а по ночам штудирует устройство танка. И при этом, заметьте, еще обливается от армий женихов, поскольку наши трактористки не только самые работячие, но и самые привлекательные... Нет, кино у нас было правильно: трудись, верь в себя – и все получится. И верили – и получалось.

В «Сердцах чатырех» Валентина Серова без проблем осваивала новейшую московскую малолитражку КИМ, которую

КАК ДВА ТУМАНА

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

теперь и в книжках-то не найти. Правда, по дороге умудрилась ее немножко утопить, но это из вредности. А Любовь Орлова в «Светлом пути» вообще улетела из Кремля на ГАЗ-11-40 – и тоже благополучно: приземлилась и даже на инженера к последним кадрам выучилась... А если у женщин за рулем и возникали какие-то проблемы, то исключительно

благодаря мужикам. Во время съемок «Секретной миссии» (рис. 3) маститый режиссер не придумал ничего лучше, чем палить по актрисе... боевыми патронами! Дескать, по сценарию тебе все равно погибать, так что разместим сзади снайпера – пусть все будет натурально... Бедняжку посадили за руль и попросили не крутить головой – хорошо,

что чемпион Союза по стрельбе был в хорошей форме. По волосам пару раз чиркнул – всего и делов...

Переиграв иностранцев по всему полю, мы решили, что дело сделано. Сдурю выключили волшебный фонарь синематографа и осмотрелись вокруг, в тайной надежде не заметить никакой разницы. Увы...

ВЕЗДЕ НУЖНЫ ЗАБОТЛИВЫЕ РУКИ?

А я бочком и виновато

И спотыкаясь на ходу,

Сквозь эти женские лопаты

Как будто сквозь штыки иду.

Ярослав Смеляков

Успешно отправив женщину на дорожные работы, мы как бы «закрыли тему» – пусть, мол, бабы пахнут и радуются собственным талантам. Однако реализовалась только часть программы – бабы исправно пахали, но вот радости почему-то не излучали. Вот тебе и новая дорога в «прекрасное далекое»...

А вот и она – «Новая дорога» (рис. 4). Дорога-то, может быть, и новая, а вот спецодежда и средства труда, мягко говоря, не очень... И зеленые насаждения барышня сильно попачкала, пока кисточкой по столбику елозила. И совсем непохоже, что у нее в душе звучит музыка Дунавского.

Кстати, а зачем нам вообще понадобилось одевать своих дам в желтые дорожные жилеты, вручать им отбойные молотки и обучать езде с перегрузкой? Даже в Пакистане подход иной: женщин зыывают на работу в тамошние ГАИ-ГИБДД-ДПС, чтобы освободить их из таких сфер занятости, как шахты, каменоломни, проституция... Замена «достойная», но, по крайней мере, объяснимая – а вот чего добивались мы?

Мнения на сей счет расходятся – говорят, например, что таким образом товарищ Сталин, дескать, готовил замену на тот случай, «...если завтра – война, если завтра – в поход». Есть доводы и повеселее – ведь еще старый интеллигент Чехов заметил, что женщины без мужского общества блекнут, а мужчины без женского глупеют... Поэтому строить социализмы и прочие «измы» сообща было гораздо сподручнее. Как это говорят – мол, повиснет на шее женщина и тебе становится легче...

Впрочем, социализм с оптимизмом почти всегда ходили рядом. Вот они, наши леди: выспались после смены, принарядились и весело бегут через дорогу (рис. 5). Почему бегут? Да наверняка красный давно зажегся, а они болтают и ничего не видят... Кстати, похоже, что



Рекламная открытка «Кока-Кола», 1910 г. Неужели эта дамочка сможет хотя бы тронуться с места?



Плакат «С каждым днем все радостнее жить». И Звезда Героя на груди, и «Москвич-400-420» в пользовании имеется (только «дворник» где-то слева завис). А вот женщина какая-то ненастоящая...

Кадр из фильма «Секретная миссия». Актриса Елена Кузьмина в роли советской разведчицы Марты Ширке. Пулевые пробоины в стекле – настоящие...





Ю. Пименов.
«Новая дорога».



Ю. Пименов. «Бегом через улицу».
Мужики за рулем терпеливо ждут – стоят и ЗИЛ, и «Москвич», и ГАЗ.

ни одна из них не бежит по пешеходному переходу...

А что же скульпторы? Они почему-то упорно игнорируют тему «Дама на транспорте», ограничившись садово-парковыми откровениями типа «Девушки с веслом». Даже лошади, ведомые дамами, оказались неостребованными. Единственной всадницей, увековеченной в скульптуре, до последнего времени оставалась Надежда Дурова в Елабуге – правда, сейчас положение выправляет самая наша симпатичная императрица. Дочь Петра прискакала в Балтийск – от-

туда полковник Елизавета Романова будет поглядывать на море, к которому так неровно дышал ее батюшка...

ИЗ ТЬМЫ БЫЛОГО...

Посмотришь на все эти весла да комбинезоны и невольно затоскуешь по далеким мирам былой классики... Были же времена, когда женские глаза вызывали у поэтов ассоциацию с «двумя туманами», а не с социалистическим соревнованием. Потому что если на картине мастера присутствует Женщина, то все остальные персонажи надолго остаются

ся незамеченными – не говоря уже о транспортных средствах. Классический пример – на рис. 6.

Кто Она – не знает никто. Как неизвестен и Ее социальный статус – на сей счет высказываются полярные мнения. Но уж если кому и придет в голову разглядывать второстепенные детали картины, то скорее всего это будут соборы меха, синие атласные ленты или перчатки из тончайшей кожи – атрибуты модного женского костюма того времени... А по сути внимание все равно будет приковано к Ней. И высматривать в морозной дымке заснеженные городские пейзажи и уж тем более гадать над типом коляски как-то и не захочется.

Потому что у наших предков еще хватало ума не совать женщинам в руки ни лопаты, ни отбойные молотки. Ни в России, ни в Америке...

И. Крамской. «Неизвестная».
Любите живопись, поэты...



МУЖСКАЯ ВЕРНОСТЬ

Это понятие растяжимое. Как показал опрос немецкого журнала «Джой», 91% мужчин клянется сохранять верность своим подругам, но лишь 34% выполняют обет. В то же время 73% не простили бы партнерше измену себе, любимому. При чем тут автомобиль? Согласно тому же опросу, 68% мужчин крайне неохотно представили бы свою «железную подругу»-машину другому. Числа то почти совпадают!

ПРАВДА ПРО ТЕХОСМОТР

ЮЛИЯ МАКАРОВА



Ура!!! У меня есть свой автомобиль! Я его долго выбирала, нашла подходящий, все оформила и отправилась в ГИБДД для постановки на учет. А мне – боже мой! – предложили сразу же пройти техосмотр! Я знаю, что эта процедура ужасна и требует немалых усилий, как моральных, так и материальных. Но выхода не было – не зря же я покупала огнетушитель, знак и аптечку...

Для подъезда к месту дислокации инспектора, проводящего ТО, нужно было совершить разворот на 360 градусов по обледеленной площадке. Я сразу поняла, что на такой кульбит неспособна, но один из мужчин, ожидающих в очереди, любезно подогнал мою машину к нужному месту...

Первая же фраза инспектора повергла меня в недоумение: «Откройте, пожалуйста, капот!». Очень интересно!!!

А как он вообще открывается? Порывшись под рулем, нащупала какой-то рычажок, потянула за него, что-то дернулось, и капот приоткрылся. Инспектор где-то там покопался и закрыл его – мол, все в порядке. Однако попросил покрутить руль...

Я-то знаю, что его нельзя просто так крутить – может заблокироваться! Но инспектор оказался терпеливым – он убедил меня, что если вставить ключик, то новая машинка не пострадает. На шоу начали стягиваться любопытные, а инспектор не успокаивается: «Закройте и откройте замки ключами!». Ладно – с дверными справилась, а вот багажник – никак: пришлось позвониться. Оказывается, если на ключ посильнее надавить, то замок может открыться...

Дальше – хуже: ну откуда я знаю, где расположены переключатели ближнего и дальнего света? Однако возразила инспектору: «Вы же автомобиль проверяете, а не мое умение им управлять!». Он тут же реабилитировался и заметил, что у меня не работает малосильный такой поворотничек... А для меня неработающий поворотник – это все равно что мертвый двигатель. Но я сказала, что вечером позвоню некоему знакомому автолессарю Диме и тот, дескать, все починит...

То ли инспектор понадеялся, что я никогда не сяду за руль, то ли понял, что второго общения со мной он уже не перенесет, но вердикт был следующий: «Техосмотр пройден!». Видели бы вы лица мужчин, предвкушавших, как меня сейчас выставят с площадки... Кстати, номера мне выдали без очереди и вся эта история – абсолютная правда!!!



ЗР ВСЕГДА ВПЕРЕДИ!

...В одном московском роддоме двери трех палат украсили таблички: Волгин-I, Волгин-II и Волгин-III. Да-да, хорошо знакомый нашим читателям юрист «За рулем» стал папой, да еще сразу троих сыновей! Счастливую семейную пару Ольгу и Сергея Волгиных вы видите на фото, а детишек, к которым на момент сдачи номера еще не пускали посторонних, представляем по именам: близнецы Игорь и Валентин и братишка их Сергей.

Тройни – вообще редкость, а Волгины, пожалуй, стали первыми в Москве в 2004 году! Что чувствуют родители? «Изменилось все, – говорит Ольга, – а чувства... это и умение до слез, когда сын успокаивается у меня на руках, и тревога за здоровье мальчишек, и ответственность, и радость, конечно». Скромные родители среди своих новых ощущений не упомянули гордость – что ж, давайте гордиться за них и гордиться ими!

...Волгины-старшие – юристы. Заглянем в будущее: время пролетит быстро, и вот уже халдинг «За рулем» обслуживает адвокатскую контору «Волгины и сыновья». Или, скажем, один из отделов редакции так и называется: братья Волгины. Впрочем, не будем загадывать. Здоровья вам, ребята, благополучия и удачи: бог троицу – любит!

На правах рекламы

Качество

KING TONY

В МАССЫ

Генеральное представительство в России

Тел./факс: (895) 933 27 77

Москва, 2-я Звенигородская ул., д. 13, стр. 40

WWW.KINGTONY.RU

В Вашем регионе есть наш дилер.

КАМАЗ: ПОКОРЕНИЕ «ДАКАРА»

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPM

Давненько, а точнее сказать, никогда еще на «Дакаре» не собиралась такая звездная компания. К сражениям «Мицубиси» и неуязвимого Жана-Луи Шлессера в зачете автомобилей, к разборкам между КамАЗом и «Татрой» среди грузовиков мы уже вроде привыкли. А нынче на дистанцию в 11 тысяч километров между столицами Франции и Сенегала вышли аж три экс-чемпиона мира по ралли: финн Ари Ватанен, итальянец Мики Бьязион и шотландец Колин Мак-Рей! Вызов Шлессеру и «Мицубиси» бросили БМВ и «Ниссан», не считая «Фольксвагена», который свои амбиции не особо афишировал. Но как их скроешь? Команда, которая ни на что не рассчитывает, вряд ли станет привлекать столь матерых пилотов-марафонцев, как Бруно Саб и Юта Кляйншмидт!

Еще пару восклицательных знаков в адрес общего числа техники, вышедшей на старт легендарного марафона «Телефоника-Дакар'2004». Четыреста единиц! Одних только грузовиков – 63. Регламент опять изменили, вынудив КамАЗ, если он желает остаться фаворитом, запустить точные машины

в серию и построить минимум 15 штук в «дорожном» варианте – для процедуры омологации. Судить-рядить о справедливости бесполезно. В зачете автомобилей есть специальный раздел – прототипы. И если в чертах марафонского «Паджеро Evo» еще можно найти штрихи, сближающие его с серийным прародителем, то у «Фольксвагеновского» «Туарега» от машины, продающейся в салонах, – одно лишь название. У грузовиков же – собственные правила, извольте строить прототипы строго на базе серийного образца. Делать нечего, пришлось КамАЗу еще раз посягнуть на спортивные чиновников, льющих воду на мельницы западных фирм – «Рено», «Мерседеса» и, в первую очередь, ДАФА.

Голландская фирма на сей раз выставила уже не две, а пять машин модели CF75 – 1000-сильные болиды, более мощные и легкие, чем наши КамАЗы. О надежности, конечно, можно спорить. Недаром ведь говорят, тише едешь – дальше будешь. Первые четыре коротких и ничего не решающих этапа экипажи Владимира Чагина и Фирдауса Кабирова, можно сказать, подарили соперникам – пожалуйте, проезжайте вперед.

Но бельгийцам Йоханнесу и Жерарду де Роям, отцу и сыну, наверное, пора уже знать проверенную временем тактику чешинской команды. Настоящая гонка начинается не в Париже, а 5 января в Африке – в день рождения Чагина. Тут как раз 300-, 500- и 700-километровые спецучастки по каменистым саваннам и рыхлым пескам, нивелирующим разницу в 150 лошадиных сил. Одно пробитое колесо – остановка на 40 минут, так что думай, горячая голова, думай.

Пятый, шестой и седьмой этапы уверенно выиграл Чагин, создав задел, позволяющий расходовать силы и ресурсы более рационально, вести борьбу не на пределе возможностей. О легкой прогулке, конечно же, речи быть не могло. Бешеные прыжки на скорости за 150 после недели пути приводят к неизбежному: таблетки и уколы от боли в спине пришлось принимать каждому члену экипажей грузовиков. Сверх этого – сломанное ребро у Сергея Савостина, механика в экипаже Чагина, и в кровь разбитая голова Айдары Беляева – штурмана Кабирова. Повседневный бытовой героизм редко попадает в объективы телекамер – есть сюжеты поострее! Де Рой-старший сошел, де Рой-младший отстал почти на два часа, но всего в 58 минутах позади нашего лидера держится бразилец Андре де Азеведо на «Татре».

Экипаж Чагина на пути к победе – зрелище внушительное.





Отменный мотогонщик в прошлом, Стефан Петерансель успешно овладел четырехколесной техникой.



Перед «Туарегом» ставили задачу доехать до финиша. Победа «запланирована» на будущий год.

Чагин вторую половину гонки провёл размеренней, чем первую, Кабиров, напротив, прибавил, поднявшись с четвертой на вторую позицию. А самый острый укол тем, кто не желал нашей очередной победы, нанес, пожалуй, экипаж технической поддержки команды «КамАЗ-Мастер», ведомый Ильгизаром Мардеевым. На финиш техника пришла сразу вслед за ударным ДАФом де Роя-младшего! А ведь Мардееву всю дорогу категорически запрещали ехать быстро, его задача состояла в другом.

«Мицубиси», заслуженный ветеран «Дакара», тоже может поглядывать

на своих соперников свысока. Когда дело дошло до марафонских этапов, чемпионы мира, сначала весьма заметные, как-то растеряли свою прыть. Ватанена и Бьязона «съела» пустыня. В опыте им не откажешь – финн на этой трассе неоднократно побеждал. Значит, пытались ехать быстрее, чем следовало, ну и, конечно, удача обошла стороной. А вот Колин Мак-Рей, дебютант «Дакара» и ралли-рейдов вообще, ангажированный «Ниссаном», до финиша добрался – на приличном 20-м месте (среди 142 стартовавших машин). Правда, Чагину шотландец



Колин Мак-Рей впервые выступал в паре с дамой-штурманом Тини Тернер – и результатом вполне доволен.

«ТЕЛЕФОНКА-ДАКАР 2004», ИТОГИ

Автомобили:	1. С. ПЕТЕРАНСЕЛЬ (Франция, «Мицубиси-Паджеро») – 53:47,37;
	2. Х. МАСУОКА (Япония, «Мицубиси-Паджеро») – 0:49:24;
	3. Ж.-Л. ШЛЕССЕР (Франция, «Шлессер-Форд») – 3:00:33;
	4. Л. АЛЬФАН (Франция, БМВ-Х5) – 3:55:56;
	5. А. МАЙЕР (Германия, «Мицубиси-Паджеро») – 5:46:17;
	6. Б. САБИ (Франция, «Фольксваген-Туарег») – 6:54:03.
Грузовики:	1. В. ЧАГИН / С. ЯКУБОВ / С. САВОСТИН (Россия, КамАЗ-4911) – 68:13:49;
	2. Ф. КАБИРОВ / А. БЕЛЛЕВ / Д. КАМАЛОВ (Россия, КамАЗ-4911) – остановка 0:53:38;
	3. Ж. де РОЙ (Бельгия, ДАФ-DF75) – 1:28:26;
	4. И. МАРДЕЕВ / С. ПЕРЯ / З. КУПРИЯНОВ (Россия, КамАЗ-4911) – 6:50:20;
	5. И. СУТАВАРА (Япония, «Хино-Рейнджер») – 7:55:03;
	6. А. де АЗЕВЕДО (Бразилия, «Татра-815») – 8:54:08.

проиграл ровно десять (!) часов. Шлессер подтвердил свой класс, а БМВ – серьезность намерений. Баварская фирма в марафонах – новичок, провела всего несколько гонок, и четвертое место Люка Альфана на «Дакаре» – результат достойный. Если так пойдет дальше, то «Мицубиси» и Шлессеру скоро придется потесниться на пьедестале почета.

Сдвинет ли кто-нибудь с вершины КамАЗ? Психологическое давление не помогло, мелкие подковырки – тоже. Остается только один, самый честный путь – построить машину столь же быструю и выносливую, посадив за ее руль отменного гонщика и таких же штурмана и механика. К слову, КамАЗ одержал свою пятую победу на «Дакаре», дотнав по этому показателю «Мерседес-Бенц». Остался, однако, еще один рубеж – шесть побед на счету «Татры» и чеха Карела Лопрайза. Подождем.

САЛЮТ, МАЛОЛИТРАЖКИ!

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: ЮРИЙ ТЮРИН



«Ситроен-С3» и «VW-Поло» — по два десятка этих спортивных машин сейчас на руках у российских пилотов. Для них и придумали зачет N-1600.

Вслед за кольцевыми гонками осиротели и трековые. Автомобили класса «Супер-шипы», проезжавшие 1600-метровый ледовый круг за 45 секунд, теперь здесь не увидишь. «Гонка вооружений», приводившая к ежегодному росту мощности моторов и падению надежности, на треке была еще более заметна. В последние годы никто уже не мог пострить «восьмерку» или «десятку», способную обогнать «Опель» или «Ситроен» Сергея Успенского, который несколько лет подряд выигрывал все чемпионаты страны и «гонки звезд».

Пожоже, мэтру и самому поднадоело одерживать очевидные победы. Заняв в прошлом году пост вице-президента Российской автомобильной федерации, он выступил инициатором нового трекового класса N-1600, пришедшего на смену «Супер-шипам» с его 220-сильными монстрами и ценой машин порядка 50 тысяч долларов. Наконец-то дело двинулось в сторону удешевления автоспорта!

Аналогичные изменения уже произошли на «кольце» и в ралли. На асфальтовых ристалищах прижился серия гонок «Фольксваген-Поло», получив статус чемпионата страны, а вместе с ним и новый технический регламент. В предстоящем сезоне здесь, как мы уже сообщали, могут стартовать не только «поло», но и машины любых других марок — серийные, адаптированные к гонкам прежде всего по безопасности. Их 16-клапанные моторы рабочим объемом до 1,6 л развивают при установке «спортивной» программы уп-

равления около 140 л. с. А в ралли учрежден схожий зачет N2, где доминирующая модель — «Ситроен-С3». При нехитрых переделках и «поло», и «ситроены» вполне пригодны для трека! При этом ценовая ниша машин этого класса — \$20–25 тысяч. Но, главное, совершенно исключено пресловутая «гонка вооружений»: регламент просто запрещает какие-либо усовершенствования.

В сумме у нас сейчас около полусотни спортивных иномарок, попадающих в трековый зачет N-1600. Но, конечно, не все их хозяева склонны к зимним ледовым битвам. Пусть даже и на 1,5-мил-

лиметровых шипах, трековые гонки — все равно повышенный риск разбить машину. Здесь не все зависит от тебя, как в ралли или на «кольце», у соперников в ходе борьбы гораздо больше возможностей «повлиять» на твою траекторию.

Дебютная гонка N-1600 — Кубок памяти выдающегося гонщика Константина Жигунова в Раменском — собрала всего дюжину пилотов. Публика увидела машины трех моделей: С3 (7 штук), «Поло» и — сюрприз! — две «Хонды-Сивик», купленные командой «Сити-Моторспорт» специально под новый чемпионат!

Вместе с новыми машинами пришли и новые люди: Иван Богомолов и Валерий Павлов доселе выступали только на «кольце», Евгений Аксаков — только в ралли. Как ни странно, дебютанты умудрились сразу же отличиться в новой для себя дисциплине. Павлов и Аксаков успешно пробившись в финал сквозь сито отборочных заездов. А вот Успенскому, увы, в финальной шестерке не хватило места! Да и спустя неделю, уже на первом этапе чемпионата России, привычный главный фаворит звезд с неба не хватал. На сей раз, правда, он добрался и до финала, и до пьедестала почета — но встал лишь на треть его ступеньку. А победы в обеих гонках записаны на счет «Хонды» и курского гонщика Александра Сотникова. Неужели «Хонду» может победить лишь точно такая же «Хонда»? Не превратится ли со временем N-1600 в вотчину «хонд»? Ответы на вопросы поищем на оставшихся гонках зимнего сезона. □



Приживется ли в новом классе обожаемая болельщиками «контактная борьба»? Вне всяких сомнений, при случае соперники помогут друг другу «вписаться» в поворот.

У ДЕБЮТАНТОВ КРЕПЧАЕТ ГОЛОС



Два вопроса более всего занимали болельщиков 72-го ралли «Монте-Карло», открывшего очередной чемпионат мира. Из-за невероятного скопления зрителей пришлось отменить несколько скоростных участков, но ралли прошло в интересной борьбе. Теперь о двух вопросах. Что за машина – новый «Пежо-307 WRC», пришедшая на смену «206-й» модели, и какова очередная эволюция «Лансера WRC», с которой после годичного перерыва вернулась в турнир «Мицубиси»? Смогут ли дебютанты вмешаться в сражение на трассах чемпионата мира?

Команды изрядно перетряхнули составы. Изменений избежал лишь «Форд», все остальные, пожалуй, понесли потери: «Пежо» лишилась Ричарда

Бернса и блестящего «асфальтовика» Жилия Паницци, «Ситроен» – Колина Мак-Рен, «Субару» отправила на покой Томми Мякинена. Правда, на раллийном небосклоне заглялись (пока еще не в полную силу) новые звезды – бельгиец Франсуа Дюваль в конце прошлого сезона порадовал руководство «Форда» несколькими яркими выступлениями, а «Субару» большие надежды возлагает на чемпиона Финляндии Микко Хирвонена.

Маркус Гронхольм ответил на первый вопрос положительно, захватив лидерство в гонке и удерживая его вплоть до шестого спецучастка. Фантастический потенциал «Пежо-307», заявленный командой, подтвердился, а главное, новая машина – надежная, ни у Грон-

РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

ИТОГИ

1. С. ЛОЗЕ (Франция, «Ситроен-Ксари») – 4:12:03

2. М. МАРТИН (Бельгия, «Форд Фокус») – 1:12

3. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд Фокус») – 1:19

4. М. ГРОНХОЛЬМ (Швеция, «Пежо-307») – 1:26

5. Ф. ЛОЙС (Бельгия, «Пежо-307») – 8:16

6. Ж. ПАНИЦЦИ (Франция, «Мидубиси-Лансер») – 10:11

7. П. СОЛЬБЕРГ (Норвегия, «Субару») – 10:42

8. П. БУРРИ (Швейцария, «Субару-Импрез») – 17:49

Система начисления очков: 10-8-6-5-4-3-2-1.

хольма, ни у его партнера Фредди Лойкса за три дня не было ни единой серьезной поломки. Оба гонщика добрались до финиша – четвертым и пятым.

Вице-чемпион Себастьян Лозе, отодвинув Гронхольма, больше не встретил серьезного сопротивления. Увеличив зачет отрыв до минуты и с лишним, француз рационально довел гонку до победы. Так что публику развлекали, в основном, пилоты «Форда», делившие второе-третье места. В этом споре верх над Дювалем взял чуть более опытный эстонец Марко Мартин, показав, что и в этом году намерен вмешаться в борьбу за титул. А вот кто удивил, так это действующий чемпион. Норвежец Петтер Сольберг («Субару»), которого не смущают ни снег, ни асфальт, провел этап бледно, выиграл лишь один спецучасток и финишировал лишь седьмым. Перед ним оказался Паницци, дебютировавший за рулем нового «Лансера». «Мицубиси» провозгласила его шестое место отличным результатом.

Итак, «Форд» захватил лидерство в командном зачете, пилот «Ситроена» – в личном. Пожалуй, только «Субару» не удовлетворена первым этапом. Но, если вспомнить, Сольберг и прошлый сезон начал ни шатко ни валко.

ОБРАЗЦОВЫЙ «ЕРМАК»

На раллийной карте России появился новый флажок – в окрестностях города Чусовой дебютировало ралли «Ермак-2004», второй этап Кубка страны. Организаторы его – Чусовской металлургический завод и администрация Пермской области, а идейный вдохновитель – известный раллист, призер чемпионата страны Юрий Трунцев, в обычной жизни – губернатор.

Ралли было в полном смысле образцовым, начиная с подготовки трассы и уровня безопасности. Организаторы не скрывают, что в недалеком будущем видят «Ермак» в статусе этапа чемпионата страны, и намерены подготовить к этому времени еще несколько скоростных участков. Пока общая протяженность маршрута – 257,98 км, из которых 114,94 км приходится на 13 спецучастков.



На старт вышли 17 экипажей из восьми городов. Гонку выиграл скатеринбуржец Андрей Трухин на «Субару-Импрезе». Вторым был его земляк Андрей Курмашев (на снимке), третьим – москвич Александр Горлашкин (оба – «Мицубиси-Лансер»). Самый титулованный экипаж, петербуржцы Дмитрий Крылов и Дан Щемель, поменявшие команду и машину – «восьмерку» на «Пежо-206», осталась четвертым.

НИКОНЕНКО В ТРЕТИЙ РАЗ

Традиционная Рождественская синхронная гонка – она ежегодно проходит на ледовой трассе тольяттинского полигона – не отличалась острым сюжетом. Уже в квалификации пилот раллийной команды АвтоВАЗа Александр Никоненко показал свое totale преимущество, опередив ближайшего соперника на три секунды. Такую же скорость он сохранил и в финальный день, выиграв все свои заезды. Для тольяттинца это третья победа «на Рождество» – в 1999–2000 гг. он завоевал призовые автомобили. Второе и третье места на пьедестале почета заняли опытный Виктор Школьников и гость из Петербурга Юрий Ничипорук.



СКОЛЬЗКИЙ ПОЛИГОН

Первый автокросс в новом году «испокон веков» проходит под Москвой, на Дмитровском автополигоне. Среди машин, которые принимает эта трасса в конце января, есть класс, в котором когда-то гонялся директор полигона Вячеслав Резниченко. Теперь на УАЗе эпизодически стартует его сын Илья. Он едва не стал автором сенсации на первом этапе чемпионата страны в зачете 4x4, захватив лидерство на старте финала. Но затем упорные соперники и традиционно скользкая дорожка, раскатанная шинами в чистый лед, сделали свое дело – Резниченко остался за чертой призеров.

Победа многократного чемпиона страны, ульяновца Биньямина Джепаева никого не удивила. Компанию на подиуме ему составили земляки Евгений Угенов и Владимир Дунаев.

А вот кубковые заезды легковых машин – «восьмерок» – превратились в бенефис самого дальнего гостя. Александр Пушкарь, прибывший из Иркутской области, отличился сразу в двух зачетных группах – D1 и D2, совершив однажды впечатляющий прорыв с последней позиции на первую. Наконец, Кубок РАФ был разыгран в классе «Ока-Юниор» – москвич Максим Буторин оказался вне конкуренции.

СКРОМНЫЙ МЕСТНЫЙ ТУРНИР...

В городке Усады близ Казани прошел второй этап чемпионата России по трековым гонкам в зачете N-1600. Увы, он стал лишь проходящим эпизодом – собралось всего три пилота и победителем вышел Руслан Минниханов. Истинным же событием оказался этап открытого чемпионата Татарстана для «восьмерок» – народного класса A-1600 на «дорожном» шипе 1,5 мм. Ни много ни мало – 35 пилотов, да каких. Москвич Алексей Басов и Юрий Жарков, орловец Владимир Череван, ижевчанин Сергей Балдыков, рязанец Сергей Долин, тольяттинiec Алексей Иванов. А главное, конечно, вся гоночная элита Татарстана, в том числе герои «Дакара» Фирдаус Кабиров. В сумме – более десятка чемпионов России разных лет и в разных дисциплинах!

Кабиров в итоге занял четвертое место, совсем немного уступив недав-



нему партнеру по команде «КамАЗ-Мастер» Эдуарду Куприянову, механику экипажа Ильгизара Мардеева. Вторым был Алексей Басов, а первым – казанец Сергей Петрухин. Он и выиграл главный приз – автомобиль ВАЗ-2109. Впереди еще четыре этапа «скромного местного» турнира, который, на поверку, по многим показателям превосходит официальные первенства страны.

ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИТ «ШУМ»

Михаэль Шумахер выиграл чемпионат, но проиграл первое место в рейтинге самых высокооплачиваемых спортсменов мира. Ныне он уступил этот «титл» американскому игроку в гольф Тайгеру Вудсу. Причем отрыв довольно велик: 51 миллион евро Михаэля против 82 миллионов Вудса. На третьем месте – британский футболист Дэвид Бекхэм – 29 миллионов. Эта локальная неудача не мешает чемпиону мира строить дом. Он хотел было заняться перепланировкой местности вокруг прежнего обиталища в Швейцарии, но местные власти запретили что-либо радикально менять. Тогда Михаэль попросту купил за астрономическую сумму новый участок в 14 га близ Женевского озера, где возведет пятиэтажный дом с бассейном, спортзалом, стеной для занятий альпинизмом и гаражом на двадцать машин.

ВАКАНСИЙ ВСЕ МЕНЬШЕ

Команда «Минарди», не дожидаясь официальной презентации, уведомила о подписании контрактов с пилотами. Первым, как и ожидалось, стал 22-летний итальянец Джанмария Бруни. На второй машине выступит его ровесник, венгр Золт Баумгартнер, на чьем счету уже есть старт в Гран-при. Таким образом, вопрос о судьбе московского гонщика Сергея Злобина (он на десять лет старше новобранцев итальянской «коношны») решен. Лучшее, на что может рассчитывать россиянин, – должность тест-пилота. Если, конечно, не попытает счастья где-нибудь еще, например, в «Джордане». Вроде бы еще не поздно. Положение ирландской «коношны» настолько бедственно, что речь зашла о продаже акций. Но пока что упрямец Эдди Джордан отказал и «Конде», и бывшему шефу BAR Крейту Поллоку. Слухи о покупке «Джордана» Романом Абрамовичем оказались беспочвенны – их опроверг пресс-атташе губернатора Чукотки. Джордан надеется выкрутиться без крайних мер и продолжает поиск подходящих пилотов, отдавая приоритет не опыту и мастерству, а спонсорским пакетам. Переговоры Эдди с неплохо «упакованным» голландцем Йосом Ферстаппеном зашли, однако, в тупик, и основными претендентами на два места называют Ника Хайлфелда, Ралфа Фирмана и Алана Мак-Ниша.

ГОНОЧНАЯ БАРЖА

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ



Угонщиков в отличие от дачников межсезонья не бывает. Пока кольцевые трассы спят под снегом, спортсмены соревнуются на треках. Порой эти гонки называют еще по-старому – ипподромными. Техника здесь попроще – трепать дорогой «кольцевой» автомобиль в постоянной контактной борьбе на скользком покрытии расточительно. Вот и у одного из ведущих гонщиков ГАЗа, мастера спорта Николая Демидова, машин две – кольцевая и трексовая.

ЛЮБОВЬ – КОЛЬЦО

Кузов у кольцевой «Волги» – серийный. Обладая достаточной жесткостью, он не требует дополнительного усиления. Поэтому обязательный в автоспорте каркас безопасности не вваривают, а собирают на болтах. Закаленные бортовые стекла заменяют окошками из оргстекла – даже мелкие осколки могут поранить гонщика. Если же битое стекло окажется на трассе, болид на нем может поскользнуться не хуже, чем на льду.

Спортивный автомобиль украшают пластиковые расширители колесных арок и боевая раскраска. А спойлеры и антикрылья отсутствуют – на нынешних трассах нет длинных прямых, где аэродинамический обвес мог бы работать с полной отдачей, а на коротких участках все это мешает разгону. Но парочка комплектов все же хранится в командном гараже.

Салон переделан в кокпит. Из него убрали все, кроме верхней части «торпедо». Взамен поставили сиденье «Спарко» с четырехточечным ремнем безопасности, одноименный руль и 15-литровый огнетушитель. В подобный болид, без сомнения, не отказался бы сесть любой автомобилист – такова завораживающая эстетика спортивной машины. Но это лишь видимая часть. Большинство переделок скрыто от глаз.

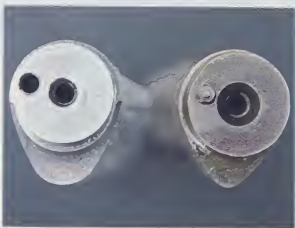
Под капотом притаился настоящий зверь, способный отдавать 137 кВт/186 л. с. при 9000–9200 об/мин. Строят его на базе «406-го» мотора, используя серийную головку и блок. Цилиндры растачивают с 92 до 93 мм. При обычном

коленвале (ход поршня – 86 мм) рабочий объем немного возрастает. Поршни, кольца и пальцы – от серийного BMW 5-й серии. Собственных больше чем на одну гонку не хватает. Головку устанавливают на блок без прокладки! Таким образом исключают возможность прогара и заметно улучшают теплоотвод. Водяные каналы уплотняют резиновой лентой, предварительно выфрезеровав под нее постель на высокоточном станке.

Распределвалы – собственной конструкции с более широкими фазами. В приводе, разумеется, звездочки и, от греха, импортная цепь. Клапаны, пружины и тарелки – тоже иностранные. Серийные гидротолкатели, как известно, на сверхвысоких оборотах не работают – их начинку заменили пустотелыми металлическими столбиками. Потребность головки в масле сократилась, и в магистраль поставили соответствующие жиклеры. А общий объем системы смазки, чтобы не «завоздушивать» на выразах маслоприемник, наоборот, увеличили – на 2 литра. Дополни-



Шатунных вкладышей хватает на одну гонку.



Гоночные кулачки (слева) не чета серийным.



Базовые настройки спортивного мотора ведут на стенде, а доводят на трассе.



НАША СПРАВКА

Класс «Волга» (по советской спортивной классификации – 10-й класс) утвердился в 70-х годах. Наивысшего расцвета достиг к середине 80-х в очень многих городах автобазы и таксопарки содержали собственные гоночные команды. Персональные шоферы и таксисты по выходным надевали шлемы. В одной Москве было два десятка таких команд. Кольцевой чемпионат страны собирал до полусотни машин! И это только признанные лидеры класса – из России, Украины, Грузии, Латвии. В их число неизменно входили заводские пилоты Сергей Толстополюцкий и Николай Демидов (ныне 15-кратный чемпион страны!). Ветераны и сегодня в строю, продолжают завоевывать медали, но сам «волговский» чемпионат уже не тот. Перестройка и «инициатива» всей страны сократили гоночный парк марки ГАЗ. Кольцевой чемпионат России урезан до единственной гонки на исторической родине – в Нижнем Новгороде. Живы, правда, зимние трековые гонки «волг». И любой их болельщик скажет, что это зрелище ему дороже других. Как знать, может, тяга россиян к автоспорту, возрождение былых спортивных традиций вдохнут новую жизнь и в класс «волг»? Всякое бывает.

ную емкость просто прикрутили к родному поддону на винтах.

Насос системы охлаждения обычный, но со шкивом увеличенного диаметра. Частоту вращения крыльчатки снизили специально, чтобы на предельных режимах работы мотора избежать

кавитации. Степень сжатия гоночного двигателя невелика – 10,4; можно заправлять товарным топливом. Хранится оно в самодельном баке емкостью 45 литров. Подают его одновременно два насоса. Это для надежности. Ведь времени на включение дублера, в случае надобности, в ходе быстротечной кольцевой схватки у пилота нет. Расход топлива на кольцо огромен – 82 л/100 км! Управляет всеми системами электронный блок фирмы МИКАС.

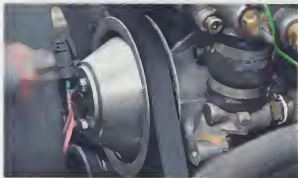
Несмотря на столь выдающиеся показатели, мотор почти не утратил надежности. Единственное слабое звено – шатунные вкладыши. Импортных аналогов нет, а отечественные приходится менять после каждой гонки. Благо, двигатель все равно подлежит контрольной разборке и отладке на стенде.



Николай Демидов и его боевые «баржи».



Форсированному двигателю тоже нужен воздушный фильтр, но с нулевым сопротивлением.



Самодельные шкивы отличаются увеличенным диаметром и высокими бортиками.



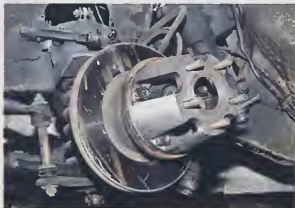
Подпружиненная крышка сама по себе уже не отвернется.

Трансмиссия, не считая сцепления от БМВ, серийная. Модельный ряд завода позволяет выбрать одну из трех коробок передач (от «Волги» и «Газели») и одну из четырех главных передач. Надежность и ресурс нареканий не вызывают. Дифференциал – кулачковый, повышенного треня, от серийного БПР! Передняя подвеска – типовая заводская. Лишь резиновые втулки уступили место алюминиевым, а сайлент-блоки – сферическим шарнирам. Долго не могли подобрать материал для втулок крепления стабилизатора. Остановились на... деревянных! Вываренные в масле, буюные подушки обеспечивают нужную жесткость и не навалаживаются на вал.

Подшипники передних ступиц – шариковые, работают в жидкой смазке. Ее запас надо пополнять перед каждым стартом, зато легкость вращения необычайная. Колесо увеличили с помощью проставок, колеса – кованые, от ВСМПО. Задняя подвеска – собственной конструкции. От рессор отказа-



На приборном щитке – самое необходимое: тахометр, указатели температуры охлаждающей жидкости и давления масла, блок контрольных ламп. Все тумблеры и кнопка «пуск», заменившая замок зажигания, на тоннеле пола.



Проставки увеличивают колею – возрастает устойчивость в поворотах.



Для кольца пришлось сконструировать новую заднюю подвеску.

лись. На них мост гуляет в поворотах (податливость креплений) и при разгоне-торможении (упругая деформация листов). Теперь балка крепится к центральному треугольному рычагу. Поперечную нагрузку воспринимает система тяг, не допускающая смещения кузова вбок при вертикальных колебаниях. Упругий элемент – пружины.

Заводская команда обладает немалым техническим потенциалом, но чемпионский автомобиль Николая Демидова до сих пор живет в кузове ГАЗ-24-10 1989 года выпуска. Не спешат заводские спортсмены переходить на беспешорную переднюю подвеску. На машинах соперников ее пока нет, а техническая форма настоящему бойцу ни к чему!

БАЛЕТ НА ЛЬДУ

Трековый автомобиль куда проще. Есть кокпит, каркас безопасности, ортекло и тот самый, кольцевой двигатель. Нет родной светотехники – разобьют в первом же заезде: сражения на

скользком покрытия без столкновений не обходятся. Отсюда – приметная внешность: волнистые крылья, складки на крышах и двери внахлест. Не менять же кузов после каждой гонки! Ездят эти машины исключительно по кругу, против часов. Причем в постоянном заносе. Поэтому при подготовке основное внимание уделяют рулевому управлению. Обязателен усилитель – без него порой не выдержать из накатанной соперниками колес. У Демидова такая система: сам механизм – серийный, а насос – со списанной «Тойоты».

На треке важен правильный весовой баланс. Развесовку корректируют балластом. Вот, пожалуй, и все основные особенности зимнего напарника кольцевой «Волги». Прокатившись на этом чуде техники по заводскому ипподрому, мы восторгались отменной управляемостью «Волги». А говорят – баржа. Если постараться, даже неповоротливую «Волгу» можно превратить в спортивный снаряд. □

ВЫЗОВ ДОЖДЛИВОМУ ЛЕСУ

АРКАДИЙ КОЗЛОВ. ФОТО: ЮРИЙ ОВЧИННИКОВ

Rainforest Challenge («Рейнфорест Челлендж») — довольно известная в мире джиперская забава и заветная мечта любителей экстремального бездорожья. По-русски — «Вызов дождливому лесу» — гонки проходят в малайзийских джунглях, которые никогда не просыхают.



БЕЛИЗИ ЭКВАТОРА

Выступают в гонках все кому не лень – знай плати. Приезжают из Азии, Европы, Америки и даже из Австралии. А в этом году и наши сподобились – на знаменитой «Черной каракатице», капитально перестроенном УАЗе с военными мостами. Двигатель – 2,5-литровый атмосферный дизель, коробка и «раздатка» – от старинного «Ленд-Крузера-40». Само собой, есть и шнорхель, и лебедки, и ГУР, и все необходимые джиперам причудливые. Фары – сплошь ксенонные, а те, что установлены на бампере – прочнейшие, танковые, – выдерживают прямой удар ломом. Может, потому их и сперли после гонок ловкие малайцы...

Удовольствие помесить грязь на экваторе – не из дешевых. Две машины (боевую и техничку) надо морем отправить в Малайзию, да за участие дать «зелеными». Экипажу повезло – нашлись спонсоры. Скорей меценаты. Это «Союз-96» и «Альфа-Телеком».

Куала-Лумпур. Жарко и сыро. Солнце – в полнеба, ослепительное и злое. Яркие легкие одежды, громкий гомон, белозубые улыбки и никакого снега. Ребятам в ушанках, теплых куртках и унтах не очень-то уютно. Неважно, зато сбылась мечта наших джиперов – Владислава Быстрова и Алексея Голубева (боевой экипаж), Роберта Санакова и Юрия Овчинникова (техничка).

Получили машину на таможне – за все про все 10 минут, без взятки и проволочек, даже не по себе. Потом – техническая проверка. Нет, это не передельный трактор, это русский джип. Да, у нас есть лебедка, целых три. Да, «хай джек» в наличии, трос имеется. Нет, что вы! Какой ручник? Это же военная машина, рассчитана на единственную поездку к месту сражения. Ей ручник не положен! Конструктивно не устанавливается! Поверили. УАЗ был там один! Что, лопата? А как же! Вот она...

Конкуренты – маленькие, шуточные, и машинки у них соответствующие – легонькие, с бензиновыми моторами, многие с наддувом. Кто ж на этом в тяжелое бездорожье суется? Нет, не соперники. Куда им... Вот европейцы – серьезнее. И сами ростом вышли, и прикатали сплошь на новеньких дизельных «дефендерах».

СУДНЫЙ ДЕНЬ

Наутро колонна участников, журналистов и организаторов (кто-то насчитал 56 машин) выдвигается на место старта. Шум, гам, блин. После помпезного открытия так называемый пролог – первый спецзапуск (CV).



Наш – на УАЗе, европейцы – на «дефендерах», а местные все больше на легких джипах с мощными наддувными моторами. Лишку газанешь – можно и перевернуться.



Пять очень коротких, хотя и непро-
стых СУ живо напоминают наши карье-
рные «покатушки». Сначала – две гли-
няные траншеи, залитые водой. Пер-
вые – из местных – рванули наудачу,
с места во весь опор, отчаянно скользя
по глине и оглушительно воя мотора-
ми. Ба-бах! У джипа сломался кардан.
С места срывается вторая машина. Точ-
но так же проваливается в яму, и на вы-
ходе из траншеи у нее со звоном лопа-
ется рессора. Так и уходят они в атаку,
не меняя тактики, и «гибнут», оставляя
на поле боя вырванные с мясом узлы
и агрегаты. Пять машин остались на
первом участке, получив увечья, несов-
местимые с автомобильной жизнью.

«Черная каракатица» тронулась не-
спешно. Умело перевалив все препятст-
вия (сечки!), ребята зависли на том
же выезде из траншеи. Деловито разо-
матывали трос, зацепились якорем и ак-
куратно выползли на брюхе. После
чего организаторы разровняли бульдо-
зером злополучный участок. Удиви-
тельно, что на подсчете очков такое из-
менение трассы никак не сказалось.

Утро омрачилось событием ката-
строфическим и обидным: скончалась
техничка. Ремонтить ее не было
смысла и денег. А в ней – запчастей, еда,
питье, инструмент. Ехать без «Дефенде-
ра» никак невозможно. И ребята реши-
ли...ехать.

ВЕСЕЛЫЕ СТАРТЫ

Собственно гонки организованы не-
сколько странно. Дорога порой упира-
лась то в реку, то в овраг, а местами
и вовсе исчезала – ехали «на просвет»
– туда, где он угадывался среди густи
ветвей. Ветки так и хлестали по стек-
лу. Видимость когда 100 метров, а ко-
гда и 20. Приходилось форсировать
реки, строить мосты, переезды. Не в
зачет очков, конечно, – засчитывались
только спецучастки, как правило, ко-
ротенькие, метров по 300, и случайно
выбранные. Едет себе колонна, едет и
вдруг – стоп! Здесь будет спецучасток!
Развешиваются флажки и ленты, на-
чинаются веселые старты.

Так гонки и прошли – в бесконеч-
ной суете, строительстве переправ,
преодолении трудностей и редких спе-
цучастков, где неизменно побеждали
малайцы. Побеждали незатейливо, од-
ной и той же тактикой: вперед на пол-
ном газу. Кому повезло с ходом проско-
чить по грязным кочкам – молодец.
Нет – жди русского, чтоб вытащил. Не
гонки это – бег с препятствиями.

Их бы, малайцев, да к нам! Да зи-
мой! Пусть просудят для начала от Гни-
лушкина до Погорелова.



Как по лезвию бритвы, через бревна и овраги, вброд по рекам, через заросли, а по-
рой... на буксире у русского. Семикильный он, что ли?





УЧРЕДИТЕЛЬ

ОАО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Валерий Пушков

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Петр Меньших

EDITOR-IN-CHIEF

Peter S. Menshikh

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир Аркуша

Марк Тилевич

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Игорь Твердунов

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ

Валентин Крючков (зав. отд.), Артем Чуйкин (зав. отд.),

Александр Будник, Алексей Воробьев-Обухов,

Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,

Сергей Канунников, Анатолий Карпенков,

Михаил Колодочкин, Сергей Мишин,

Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ

Владимир Соловьев (зав. отд.)

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Витаслав Субботин (зав. отд.), Евгений

Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров,

Борис Синельников, Анатолий Сухов

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко,

Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27),

Ирина Романченко, Леонид Сапожников

ИНТЕРНЕТ, СПОРТ

Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев

ОБОРУДОВАНИЕ

Владислав Крупинский (главный художник),

Наталья Кислова (зав. отделом),

Олег Воеводин (графика),

Александр Батыр, Александр Кульнев,

Георгий Садков, Константин Якубов (фотокары),

Татьяна Чинкунова (верстка),

Мая Исаенкова (корректур),

Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)

ЦВЕТОВАЯ КОПИРОВКА

Дублин-центр «За рулем», Владимир Сухов (директор),

тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Антонина Дитричева

тел. (095) 267-30-65, 261-37-61

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55,

978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14

Формат 207x270 мм.

Отпечатано в типографии ЦТЕ (Италия)

Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 527 000 экз.

сертифицирован

Национальной типографской службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,

тел. 207-27-53, факс 737-43-07

E-mail: info@zr.ru, web-сервер: http://www.zr.ru

107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80

Editorial office Western Europe

Norbert Hobbahn

Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784

Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, являются собственностью

ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения

ОАО «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» и (или) обозначенные знаком

печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписки на журнал во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Успешность» — 33 рубля,

розничная цена — свободная.

Полный индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

© «За рулем», 2004



■ Женевский международный автосалон примечателен тем, что многие из показанных здесь концепт-каров через пару лет встанут на конвейер. Среди серийных моделей нынче тоже немало новых и обновленных — например, показанный на фото «Мерседес» С-класса.

■ Первыми среди коллег-журналистов испытатели ЗР свели близкое знакомство с «Калиной» — давно обещанной новинкой ВАЗа.



За несколько тысяч километров накопился немалый багаж впечатлений, которыми спешим поделиться.

■ Ульяновский автозавод предлагает забыть снисходительное прозвище своей машины — «козлик». Отныне базовая модель УАЗа звучно именуется «Хантер». С боевым арсеналом нововленного «Охотника» познакомился испытатель ЗР.

■ Свою извечную головную боль — токсичность выхлопа производители автомобилей лечат установкой каталитических нейтрализаторов.



Что нового появилось в их устройстве и технологии изготовления?

■ Шины на 15 дюймов относятся к наиболее ходовым для иномарок. В свою очередь, «Фольксваген-Пассат» — один из самых распространенных автомобилей с таким размером «обуви». Ему и поручили роль носителя в шинном тесте.

■ Марка МАН принадлежит к старейшим в мире, а выпускаемые под ней грузовики — к числу наиболее мощных и надежных. Но не



даром говорят: лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Еще лучше — самому сесть за руль, как поступил наш корреспондент.

■ «Форд-Фокус» и «Шевроле-Нива» — пожалуй, наиболее интересные «нашемарки», и опыт их эксплуатации привлечет многих. Тем более, что полноприводник из Тольятти пробежал 45 тыс. км — половину заявленного ресурса.

■ Картингом нынче интересуются не только те, кто мечтает о спортивных успехах. На доступных крутиль год трассас увлеченно гоняют любители азарта и острых ощущений. А узнать, как устроен современный карт, наверняка интересно не только им.



■ Весна — лучшее время для того, чтобы сделать свой автомобиль понаряднее. В этом здорово помогут полирующие составы. А тех, кто решил доработать интерьер, заинтересует тест оплеток на рулевое колесо.

■ Марка «Мицубиси» широко известна в мире автоспорта. Но немногие знают, что фирма выпускает специальные комплекты — «киты» для форсировки серийных легковых



моделей. Рассказываем о содержимом этих наборов, их возможностях и стоимости для популярного «Лансера».

■ Угоны — очень болезненная проблема всего автомобильного сообщества. Недавно у столичной милиции появилось весьма современное техническое средство, которое позволяет «вычислить» похищенную машину прямо на дороге. Корреспонденты ЗР отправились в рейд с инспекторами ГИБДД, чтобы оценить эффективность новинки и шансы владельцев на возвращение пропавшего авто.

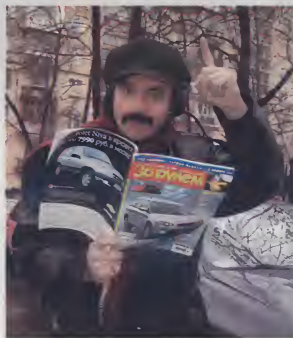
■ «За рулем» с полным основанием считается семейным журналом: его читают мужья, жены, дети. А коли так — нельзя обойти



без женского взгляда на вещи. Так мы и назвали возрожденную рубрику. Наеемся, она станет популярной и у мужчин.

■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»



АМАЯК АКОПЯН, актер, режиссер, иллюзионист, писатель и просто волшебник:

«Иногда мне кажется, что за баранкой я провел большую часть жизни. С 80-го года с пристрастием и наслаждением читаю «За рулем». Из его публикаций неизменно узнаешь что-то полезное. Как-то кавказского должностителя в эфире армянского радио спросили: «Что вам больше по душе — журналы или радио?» Он долго рассуждал, почему предпочитает прессу, а последний аргумент сразил аудиторию наповал: «Вы когда-нибудь пробовали спать, прикрывшись радиоприемником?» Журнал «За рулем» не из разряда снотворного чтения, и это радует — не только меня, а всех, кто любит автомобили и хочет быть готов к любой неожиданности — и на дороге, и в жизни».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 166): 3, 7, 10, 13, 17, 18, 22, 26

I. Пункт 9.4 Правил разрешает использовать водителям в населенных пунктах наиболее удобную для них полосу движения. При этом, даже при знаке «Движение грузовых автомобилей запрещено», автомобилю, предназначенному для перевозки людей, движение по пересекаемой дороге разрешено (приложение 1 к ПДД). Однако поворот направо выполнять нельзя, так как водитель не занял крайнее положение на проезжей части, что требует пункт 8.5 ПДД. Ну а поскольку встречная полоса предназначена для движения маршрутных транспортных средств (об этом информирует знак 5.10.1), движение в обратном направлении запрещено пунктом 18.2 Правил.

II. Разметку 1.11 разрешено пересекать только со стороны прерывистой линии. Однако, начав обгон, завершив его водитель не сможет — за перекрестком нанесена разметка 1.1, которую пересекать нельзя ни при каких обстоятельствах (приложение 2 к ПДД).

III. В соответствии с пунктом 8.5 ПДД при наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.8.1 или 5.8.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения.

IV. Дорожка с односторонним движением кончается только после перекрестка (знак 1.19 «Двустороннее движение» — предупреждающий), поэтому движение по траектории А противоречит Правилам. При этом движение задним ходом (траектория Б) ПДД не запрещают, в частности потому, что въезд на территорию АЗС не является перекрестком (см. определение данного термина в пункте 1.2 ПДД).

V. Разметка 1.18, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, но только из крайней левой полосы (приложение 2 к ПДД).

VI. Пункт 16.1 Правил запрещает на автомагистралях, а также дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», в том числе и движение мопедов, и остановку вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаками 5.15 «Место стоянки» или 6.11 «Место отдыха». Водитель легкового автомобиля не выполнил требования пункта 16.2, предписывающего при вынужденной остановке вывести транспортное средство правее линии, обозначающей край проезжей части.

VII. Знак 3.16 запрещает движение транспортных средств с дистанцией между ними меньше указанной на знаке. Однако под дистанцией понимается расстояние между транспортными средствами, движущимися друг за другом в один ряд, поэтому требование знака здесь не нарушено. В то же время водитель грузового автомобиля нарушает требование пункта 9.4 ПДД, позволяющего грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 тонны занимать крайнюю левую полосу на дорогах, имеющих три и более полосы для движения в данном направлении, только для поворота налево или разворота.

VIII. Согласно пункту 10.3 Правил легковым автомобилям, фиксирующим сцепку, на дорогах, не относящихся к автомагистралям, разрешено движение со скоростью не более 70 км/ч, в то время как максимальная скорость грузового автомобиля, перевозящего в кузове людей, — 60 км/ч. Обгон по крайней левой полосе (траектория А) запрещен, поскольку минимальная скорость движения по ней — 80 км/ч (см. знак 4.7 «Ограничение минимальной скорости», приложение 1 к ПДД). И хотя Правила запрещают обгон справа, данный маневр водителя легкового автомобиля необходим, чтобы выполнить требования пункта 9.4 ПДД: вне населенных пунктов запрещено занимать левые полосы при свободных правых.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ ДМИТРИЙ МИТРОШИН

ВНИМАНИЕ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полное имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.